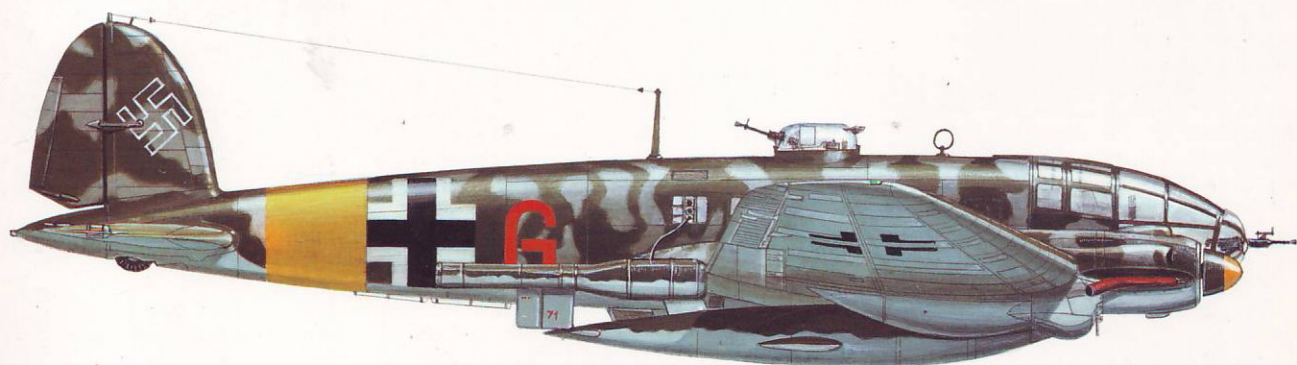


FLUGZEUG

Profile



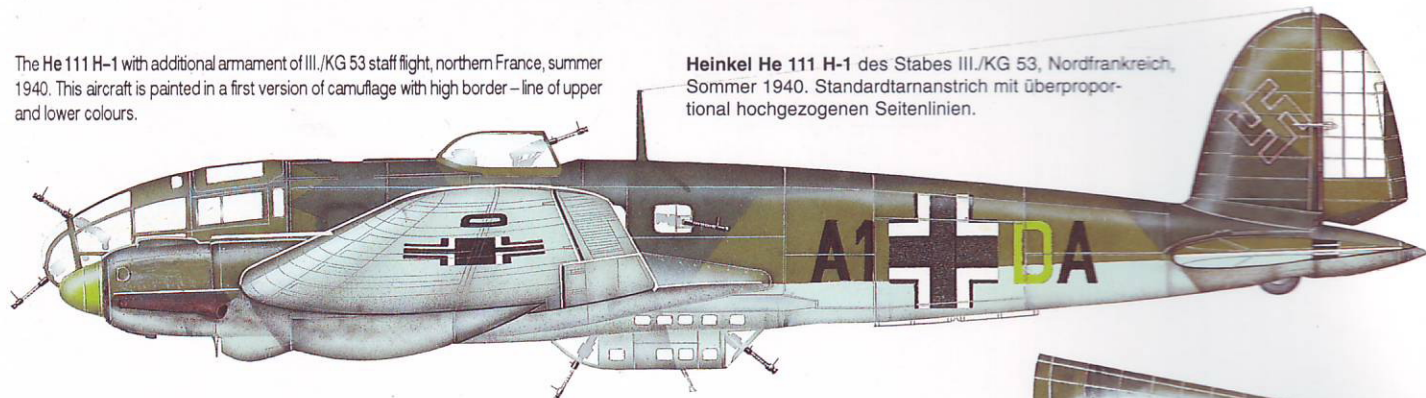
Die Geschichte des Standardbombers der Luftwaffe

18

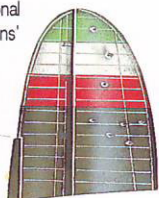


The He 111 H-1 with additional armament of III./KG 53 staff flight, northern France, summer 1940. This aircraft is painted in a first version of camouflage with high border-line of upper and lower colours.

Heinkel He 111 H-1 des Stabes III./KG 53, Nordfrankreich, Sommer 1940. Standardtarnanstrich mit überproportional hochgezogenen Seitenlinien.

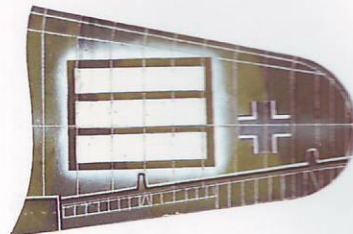


Right: The left horizontal fin with Hungarian national colours. This sort of markings were painted at all fins' surfaces.

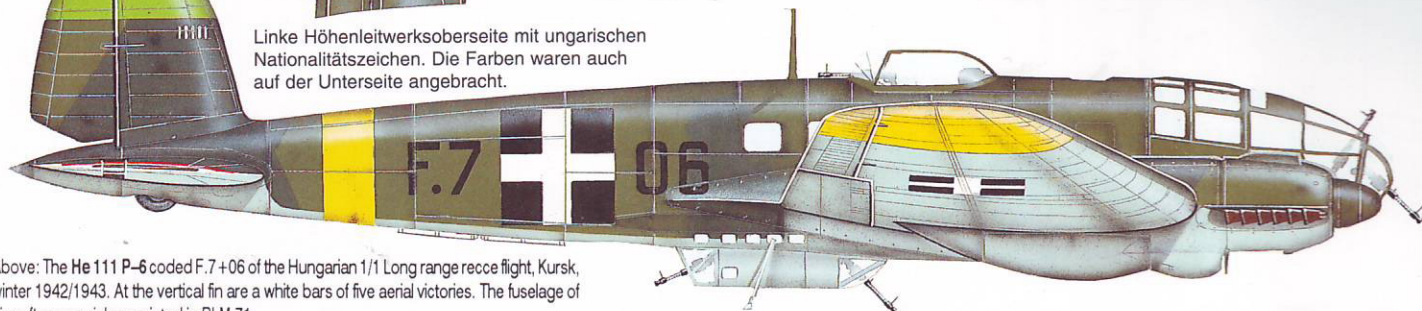


The end part of right wing of A1+DA Heinkel with markings of staff aircraft of III./KG 53. These markings were painted only at the top surface of the right wing.

Rechte Tragflächenoberseite der A1+DA mit den Markierungen des Stabes III./KG 53. Diese Markierung war nur auf der rechten Tragflächenoberseite angebracht.

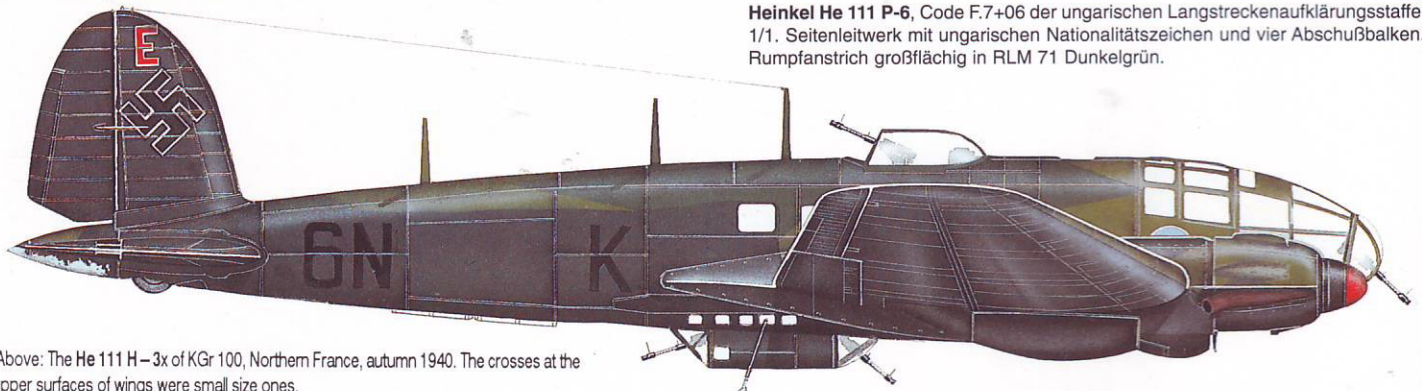


Linke Höhenleitwerks oberseite mit ungarischen Nationalitätszeichen. Die Farben waren auch auf der Unterseite angebracht.



Above: The He 111 P-6 coded F.7+06 of the Hungarian 1/1 Long range recon flight, Kursk, winter 1942/1943. At the vertical fin a white bars of five aerial victories. The fuselage of aircraft was mainly repainted in RLM 71.

Heinkel He 111 P-6, Code F.7+06 der ungarischen Langstreckenaufklärungsstaffel 1/1. Seitenleitwerk mit ungarischen Nationalitätszeichen und vier Abschußbalken. Rumpfanstrich großflächig in RLM 71 Dunkelgrün.



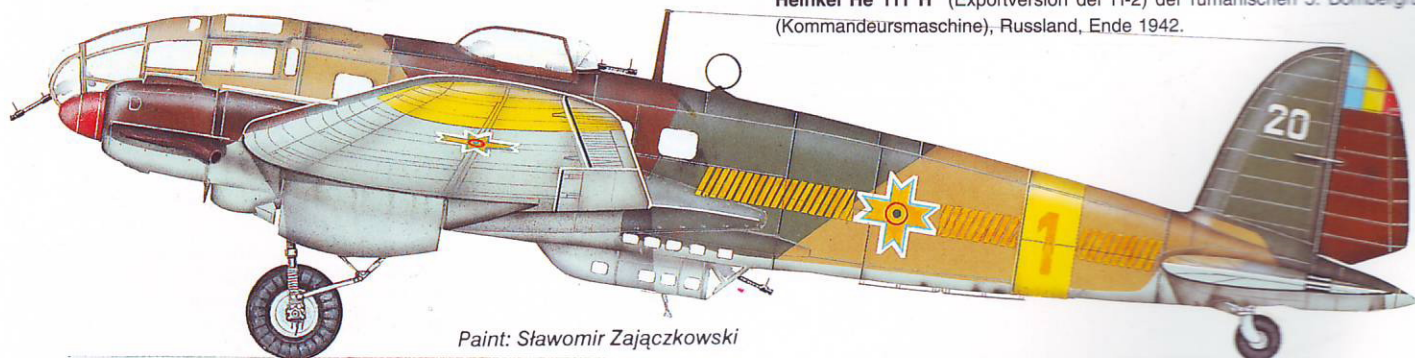
Above: The He 111 H-3x of KG 100, Northern France, autumn 1940. The crosses at the upper surfaces of wings were small size ones.

Heinkel He 111 H-3x der KG 100, Nordfrankreich, Herbst 1940. Kleinformatige Balkenkreuze auf den Tragflächenoberseiten.

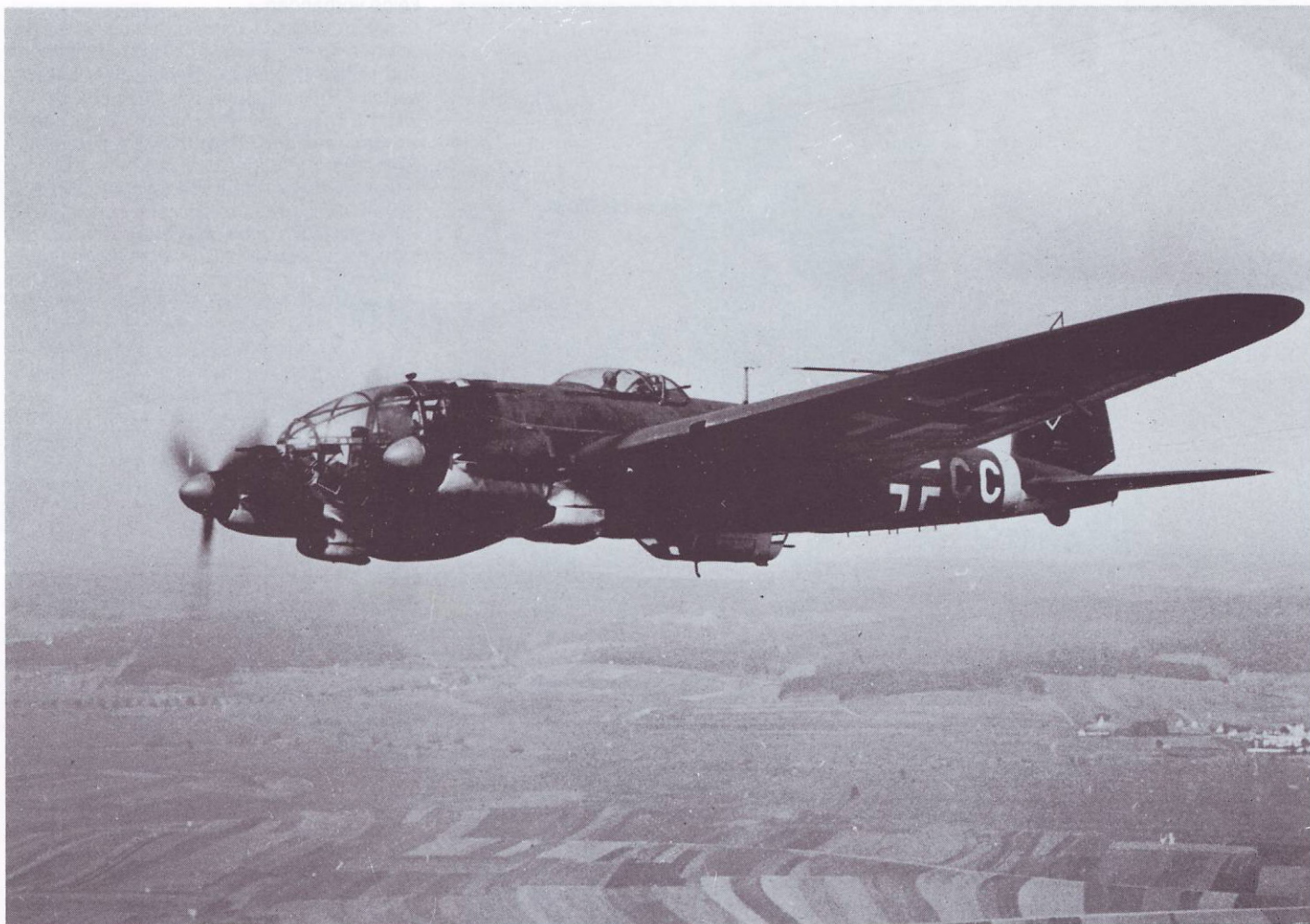


Above and below: The He 111 H (export version of H-2) of Groupul 5 bombardment, piloted by commander of one of the Group's flights, Russia, late 1942.

Heinkel He 111 H (Exportversion der H-2) der rumänischen 5. Bombergruppe (Kommandeursmaschine), Russland, Ende 1942.



Paint: Sławomir Zajęczkowski



Heinkel He 111H

Die Entwicklung der He 111 ging auf eine kleine, aber schnittige Sportmaschine, die Bäumer "Sausewind", sowie auf das zweiseitige Leichtflugzeug He 64 zurück. Deren Entwicklungsgrundsätze mündeten in der bekannten He 70 "Blitz", einem Schnellverkehrsflugzeug und Aufklärer. Mit der Entwicklung dieser und vieler sich daraus ergebender Entwürfe sind untrennbar Namen wie Prof. Ernst Heinkel, Gebrüder Walter und Siegfried Günther sowie Karl Schwärzler verbunden.

Am 24.02.1935 führte das damals noch als He 111 A (= He 111 V1) bezeichnete erste Versuchsmuster unter Führung des Heinkel - Chefpiloten Gerhard Nitschke seinen ersten erfolgreichen Probeflug aus.

Die erste Bauserie wurde als He 111 A-1 im Jahre 1936 vorgestellt und konnte bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 330 km/h eine Bombenlast von 1.000 kg über 1.100 km transportieren. Dies ergab eine maximale Eindringtiefe von etwa 500 km. Da die Maschinen damit den Erwartungen der Luftwaffe und des RLM nicht entsprachen, wurden sie für den Export nach China freigegeben.

Ein Jahr später kam die He 111 B heraus, welche statt der BMW VI-Reihenmotoren mit zwei DB 600 C ausgerüstet war und schon 2.000 kg Bomben, wenn auch nur über 650 km, zum Zielpunkt tragen konnte. Dank der neuen Reihenmotoren stieg die

Dauergeschwindigkeit um 45 km/h von 330 km/h auf 375 km/h.

Aus der He 111 B wurde 1936 die Ausführung J sowie im Jahre 1937 die Ausführung F abgeleitet. Die neuen Baureihen waren mit dem DB 600 G und dem Jumo 211 A ausgerüstet und besaßen einen neuen Außenflügel in Schalenbauweise.

Kaum ein Jahr später folgten die in Großserie produzierten Baureihen der He 111 P, welche als Antrieb zwei DB 601 A erhielten. Besondere Erkennungsmerkmale waren die geräumige Vollsichtkanzel, Einziehkühler und ein vollkommen hydraulisch einziehbares Hauptfahrwerk. Infolge der angestiegenen Flugmasse von 12.700 kg war die Maschine ein wenig langsamer als die He 111 F. Zwischen 1939 und 1944 schlossen sich 23 Baureihen der He 111 H an, aus der schließlich die He 111 R-1 und R-2 entwickelt werden sollte, deren Geschwindigkeit mit zwei 1000 kg schweren Außenlasten bei 490 km/h gelegen hätte. Infolge des Kriegsverlaufes wurde die gesamte Entwicklung der leistungsgesteigerten He 111 - Ausführungen im Sommer 1944 endgültig zu Gunsten von Hochleistungsflugzeugen (Ar 234 und Me 262) eingestellt. Soweit die kurzgefaßte Gesamtentwicklung der He 111.

Die ersten, noch kurz vor Beginn des Zweiten Weltkrieges fertiggestellten Baumuster der He 111 H gelangten anfangs nur sehr

zögernd zu den Kampfverbänden der deutschen Luftwaffe. Die Mehrzahl der Maschinen wurde noch für zahlreiche Erprobungsvorhaben bei der Erprobungsstelle in Rechlin an der Müritz benötigt. Als Ausgangsmuster für die He 111 H-1 diente eine umgebaute He 111 P-1, die zunächst noch mit zwei DB 601 A-Reihenmotoren ausgerüstet war, dann aber auf Jumo 211 A-1-Triebwerke umgestellt wurde.

Aus dem Umbau der He 111 V7 ging vermutlich die erste He 111 mit Vollsichtkanzel hervor, die Anfang 1939 ihren ersten Flug erfolgreich absolvierte. Im Gegensatz zu den mit DB 601 bestückten He 111 P-Ausführungen, waren die He 111 H-Baureihen anfangs mit zwei Jumo 211 A-1-Reihenmotoren ausgestattet. Ansonsten glich die Zelle nahezu der der Ausführung He 111 P-2.

Die Ausstattung und Dislozierung der deutschen Kampfgeschwader mit der He 111 H (und P) sah im August 1939 wie folgt aus:

- I./KG 1 "Hindenburg" Kolberg
- I./KG 4 "General Wever" Gotha
- II./KG 4 "General Wever" Erfurt
- III./KG 4 "General Wever" Nordhausen
- I./KG 26 "Löwengeschwader" Lübeck
- II./KG 26 "Löwengeschwader" Lüneburg
- I./KG 27 "Boelcke" Hannover
- II./KG 27 "Boelcke" Wunstorf
- III./KG 27 "Boelcke" Delmenhorst



Eine He 111 F-4 im Frühjahr 1938. Die Maschine besaß die Abwurfbewaffnung der Ausführung E-4.

A He 111 F-4 in Spring 1938. The machine was equipped with the same bomb-dropping gear as version E-4.

- II./KG 28 Güthersloh
- I./KG 51 "Edelweiß" Landsberg
- III./KG 51 "Edelweiß" Memmingen
- I./KG 53 "Legion Condor" Ansbach
- II./KG 53 "Legion Condor" Schwäb.-Hall
- III./KG 53 "Legion Condor" Giebelstadt
- I./KG 54 "Totenkopfgeschwader" Fritzlar
- I./KG 55 "Greifengeschwader" Langendiebach
- II./KG 55 "Greifengeschwader" Gießen
- II./KG 77 Olmütz
- II.(K)/LG 1 "Lehrgeschwader" Schwerin
- III.(K)/LG 1 "Lehrgeschwader" Greifswald
- 2./LnAbtlg. 100 (KGr. 100) Köthen

Am 02.09.1939 waren bei den Kampfverbänden der Luftwaffe 787 He 111 vorhanden. Dies machte insgesamt 67% des gesamten Kampfflugzeugbestandes aus! Hier- von entfielen 38 Maschinen auf die Bauaus-

führung E, 349 auf die Ausführung P und 400 auf die He 111 H-1 und H-2. Etwa die Hälfte der Verbände flog somit He 111 der Ausführungen P, die andere die He 111 H-1 oder die H-2.

Die He 111 H-1 stellte die erste serienmäßige Ausführung der neuen Bauausführung H dar. Von ihr wurden jedoch nur knapp 100 Maschinen bei Heinkel hergestellt. Die Bewaffnung bestand lediglich aus drei MG 15, mit denen der A-, B- und C-Stand bestückt war. Schon bei den Einsätzen in Polen erwies sich die Abwehrbewaffnung als unzureichend. Aus diesem Grunde wurde ein Teil der Maschinen mit je einem MG in den Seitenfenstern versehen. Die Maschine war in der Lage, eine Bombenlast von bis zu 2.000 kg in den Bombenschächten mitzuführen. Außen-ETC für größere Abwurf- waffen waren bis zur Ausführung He 111 H-4

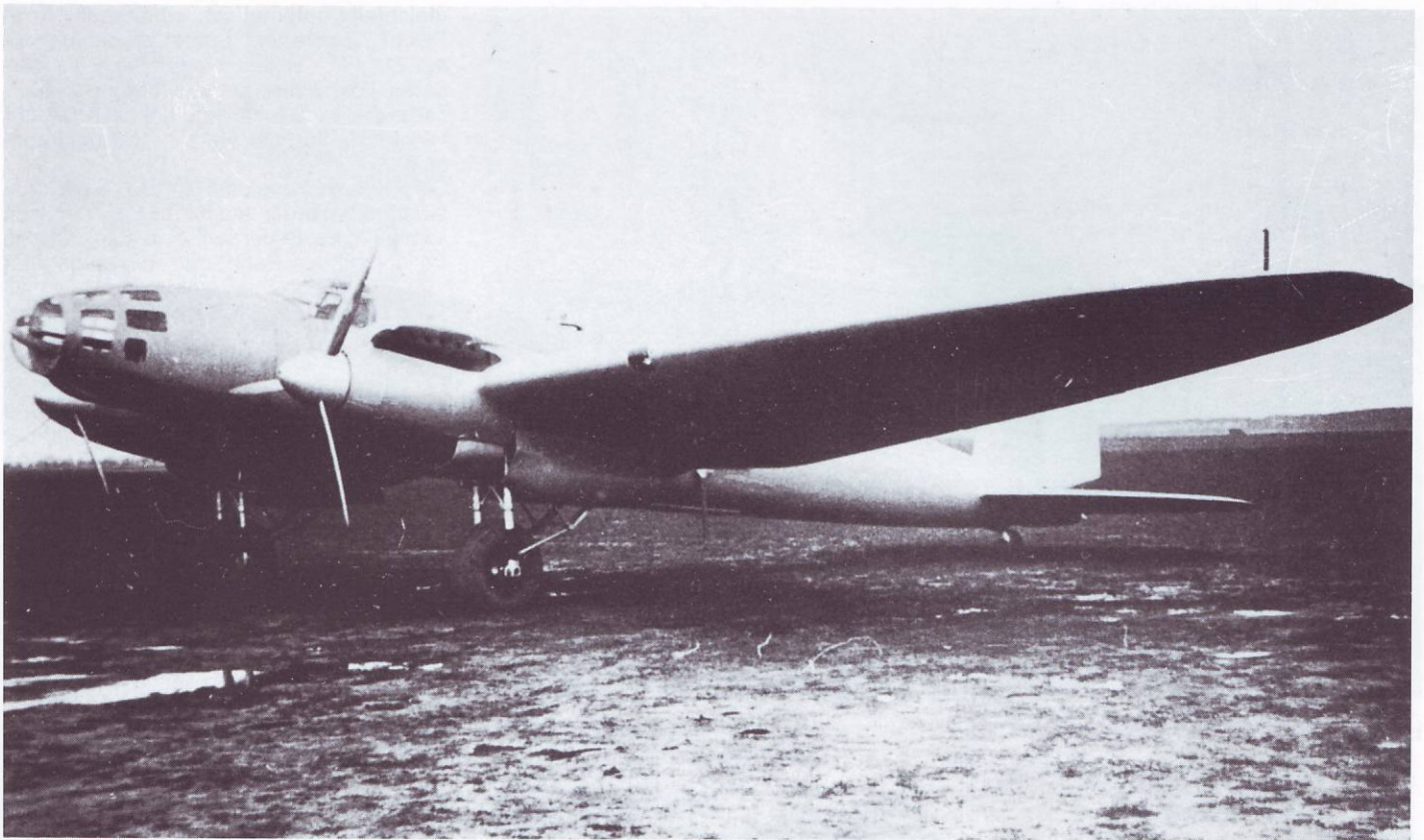
keine vorhanden.

Einige der He 111 H-1 wurden als Schulmaschinen für den Einsatz über See eingesetzt und trugen nach dem Einbau einer verbesserten FT-Ausrüstung die Bezeichnung H-2/R1. Ein Teil der Maschinen wurde später wieder auf den ursprünglichen Bomber-Standard zurückgerüstet. Die He 111 H-1 Maschinen wurden nach Beendigung des Polenfeldzuges den Ergänzungs- und Schulstaffeln zugewiesen, um dort aufgebraucht zu werden. Nach Verlustunterlagen befanden sich Maschinen der Ausführung H-1 beispielsweise bei der Ergänzungs- kette KG 100, der Ergänzungsstaffel KG 26 so- wie bei der Ausbildungsstaffel des KG 53. Kurz vor Kriegsbeginn wurde die Trieb- werksausrüstung der He 111 H-1 vom Jumo 211 A-1 auf die leistungsstärkere Variante A-3 umgerüstet. Dies stellte dann das wesentliche Unterscheidungsmerkmal zwischen der He 111 H-2 und deren Vorgänger dar. Dank einer verbesserten Triebwerks- ausstattung konnten höhere Flugleistungen erzielt werden. Die verstärkte Defensivbe- waffnung bot der H-2 einen größeren Schutz als der H-1.

Ein Teil der ausgelieferten Maschinen stell- ten umgerüstete He 111 H-1/R3 dar. Die Abwehrbewaffnung war - wie erwähnt - schon ab 1939 - ebenfalls nach den Er- kenntnissen des Polenfeldzuges - durch zwei MG 15 in seitlichen Fensterlafetten er- weitert worden. Für den Fall, daß ein weite- res MG in der Bodenwanne in Flugrichtung eingebaut wurde, trug die Maschine die Be- zeichnung H-2/R2. Einige Maschinen erhiel- ten später eine Störkörper-Ausstoßanlage im Hecksteiß und wurden dann als He 111 H-2/R3 bezeichnet.

Insgesamt wurden von der H-1 und H-2 et- wa 500 Flugzeuge fertiggestellt. Hiervon wurden später Maschinen der Ausführungen H-3 und H-10 umgebaut. Auch als Fernauf- klärer wurde die H-2 eingesetzt. Einige der Maschinen wurden deshalb in Oranienburg mit einer Reihenanlage versehen und zur "Gruppe Rowehl", der späteren Auf- klärungsgruppe des ObdL, überführt. Die er- sten dem Bereich der Aufklärungsfieger zu- gewiesenen He 111 H-2 waren zunächst bei der dritten Staffel der "Gruppe Rowehl" im Einsatz. Die Kamera-Anlage wurde hierbei im vorderen Teil der Liegewanne unterge- bracht, wie Flugaufnahmen einer H-2 zei- gen. Außer bei der Aufklärungsgruppe des ObdL kamen He 111 H gelegentlich auch bei den Aufklärungsgruppen 121 und 123 zum Einsatz. Bei der 2., 4. und 5. (F) / Fernaufklärungsgruppe 122 waren Heinkel- Aufklärer in den ersten Kriegsjahren in größerer Zahl eingesetzt. Im Sommer 1944 waren die He 111 H-Aufklärer noch bei der 4.(F)/11 zu finden, wo sie, zusammen mit ei- nigen Ju 88 von Baranowitschi aus zur weiträumigen Fernaufklärung über der Ost- front zum Einsatz gelangten. Zusammen mit der Do 217 wurde die He 111 bei der Nachtaufklärungsstaffel 1 von Foscani/Itali- en geflogen. Ferner flogen He 111 H bei den Wettererkundungsstaffeln 5, 6, 26, 51 und 76 bewaffnete Wetteraufklärung über allen Fronten.

Zu den früheren, relativ weit verbreiteten Ausführungen der He 111 gehörte ab No- vember 1939 die He 111 H-3. Alle bis hin zur H-14 eingeführten Änderungen waren lediglich Abteilungen der H-3-Baureihe. Die Serienfertigung dieser Baureihe wurde zu- meist im Werk Oranienburg durchgeführt. Die Maschinen entsprachen bis auf die



Die He 111 A genügte nicht den Leistungsanforderungen des RLM.

The He 111 A did not fulfill the performance requirements of the RLM.

neue Triebwerksausstattung der He 111 H-1 und H-2. Statt der beiden Jumo 211 A-3 erhielt die H-3 zwei Jumo 211 D-1. Hierdurch wurde vor allem die Möglichkeit von längeren Einmotorenflügen wesentlich verbessert. Die Bewaffnung wurde von der Ausführung H-2 übernommen. Einige H-3 wurden jedoch mit einer leichten Panzerung versehen und flogen - mit einem MG FF im Bugstand - vereinzelt Tiefangriffe. Ein Teil der Flugzeuge besaß statt der 20 mm Kanone auch nur ein MG 15. Die Baureihenbezeichnung lautete dann He 111 H-3/R2. Falls lediglich ein MG 131 im A-Stand eingebaut war, wurden die Maschinen unter der Bezeichnung H-3/R4 geführt. Die Wannenbewaffnung bestand zunächst nur aus einem MG 15, welches nach hinten gerichtet war. Auf Grund späterer Umrüstungsanweisungen wurde in der Wanne zusätzlich ein MG 15 oder aber ein MG 131 installiert

(He 111 H-3/R3). Als Bombenlast wurden gewöhnlich bis zu acht SC 250 mitgeführt. Nach den Einsätzen bei der Operation "Weserübung" (Dänemark/Norwegen), bei der zahlreiche Einsätze zur Schiffsbekämpfung geflogen worden waren, stellte sich heraus, daß der passive Panzerschutz für die Besatzung nicht ausreichend war.

Von der He 111 H-3 wurden zwischen 1939 und 1940 mehr als 350 Maschinen produziert. Die H-3 wurde bei den meisten Kampfverbänden der Luftwaffe ab Ende September 1940 durch die **He 111 H-4** wenn auch nur zu einem geringen Teil, ersetzt. Diese Maschine entsprach nahezu der vorangegangenen Ausführung, verfügte jedoch über die Möglichkeit, die vertikal angebrachten 2 x 4 ESAC - Bombenmagazine gegen zwei PVC 1006-Anlagen für schwere, außenbords anzubringende Abwurfaffen, etwa die SC 1000 oder die SC 1800, auszutau-

schen. Die mögliche Rumpflast war damit auf vier 250 kg Abwurfaffen begrenzt. Die Magazine mußten wegen des Erreichens der Lastgrenze oftmals leer bleiben. Statt der Mitnahme zweier schwerster Bombenkaliber konnten aber auch die vier SC 250 in den Bombenschächten und eine schwere SC 1000, unter dem Rumpfwerk, mitgeführt werden.

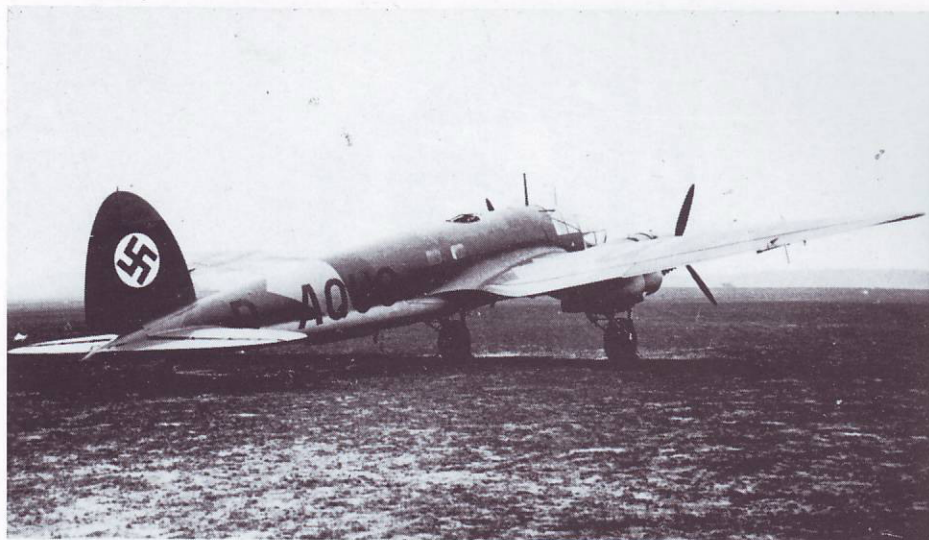
Von der He 111 H-4 verließen nur knapp 150 Maschinen die Serienproduktion. Der nur in geringer Stückzahl aufgelegten Ausführung H-4 folgte ab Februar 1941 eine verbesserte Ausführung, die **He 111 H-5**. Diese Variante eines zweimotorigen Kampfflugzeuges verfügte entweder über Jumo 211 D-, beziehungsweise später, über Jumo 211 H-Reihenmotoren. Die He 111 H-5 entsprach ansonsten dem vorangegangenen Baumuster, insbesondere, was die Abwurfaffen-Anlage betraf. Die Mehrzahl der ausgelieferten Maschinen hielt sich wegen der leistungstärkeren Baureihe H-6 nur relative kurze Zeit bei den Kampfverbänden.

Als Nachtbomber war die He 111 H-5 mit einer schweren Bombenlast unter den beiden PVC 1006 oder mit einem schweren Bombenkaliber sowie mit sechs 50 kg-Leuchtbomben einsetzbar. Infolge des durch zwei schwere Abwurfaffen stark ansteigenden es und dem Gewicht des Passivschutzes lagen die Leistungen der H-5 jedoch deutlich unter denen einer voll aufgerüsteten He 111 H-3. Außer als Kampfflugzeug konnte die H-5 auch als Tagfern- und Nachtfernaufklärer eingesetzt werden. Hierzu waren entweder Reihenbildgeräte des Typs Rb 30/30 oder Rb 50/30 eingebaut. Ferner war die Mitnahme von bis zu sechs 50 kg schweren Fallschirm-Leuchtbomben LC 50 F möglich. Infolge der Möglichkeit schwerster Bombenlasten mitzuführen stieg bei der He 111 H-5 die Flugmasse auf über 14.000 kg. Dies be-



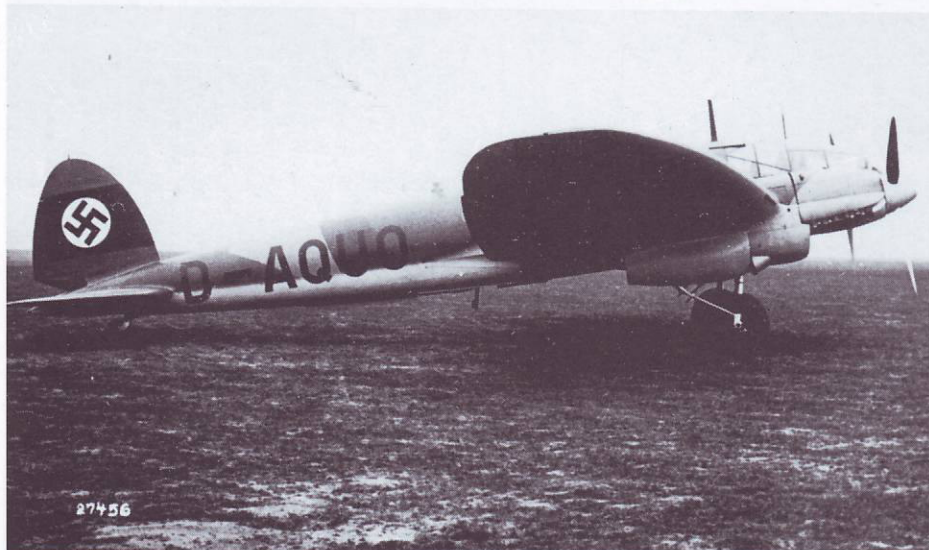
Flugbetrieb bei einer C-Schule.

Flying operations at a C-training establishment.



Die He 111 V8 (D-AQUO) besaß weder einen C-Stand in Form der sogenannten Liegewanne, noch einen teilverglasten B-Stand.

The He 111 V8 (D-AQUO) neither had a ventral gun position (bola) nor a partial-glazed dorsal gun position (B-turret).



deutete für den Flugzeugführer sicherlich die Grenze des beim Start möglichen.

Von der He 111 H-5 wurden zwischen 1940 und 1941 etwa 500 Maschinen produziert und an die Kampfverbände ausgeliefert. Die erste He 111, eine H-4 mit der WerkNr. 3232, wurde am Morgen des 03.02.1940 von dem bekannten Hurricane-Piloten Peter Townsend abgeschossen. Die Maschine gehörte zum Bestand des KG 26.

Bei den zwischen Juli und Oktober 1940 stattfindenden schweren Luftkämpfen über England büßten die Geschwader der Luftwaffe etwa 200 Maschinen der Bauausführungen H-2 bis H-4 ein. Nachweisbar ging die erste He 111 H-2 während jener Luftkämpfe ("Luftschlacht um England") am 10.07.1940 verloren. Die Besatzung von Lt. Kupfer von der III./KG 53 wurde im Luftkampf von einem Jagdflugzeug der Royal Air Force (RAF) abgeschossen.

Die erste He 111 H-3, die über dem englischen Festland verloren ging, war die 1H+FT (9./KG 26), die am 12.07.1940 vom Feindflug nicht zurückkehrte.

Die erste He 111 H-4 wurden am 11.09.1940 von RAF-Jagdmaschinen abgeschossen. Außer vier He 111 H-4, darunter die WerkNr. 6962, deren Besatzung gefangen genommen wurde, traf es weitere drei

H-4 der 1./KG 26. Am selben Tag verlor die 2./KG 26 vier He 111 H-3, zwei weitere büßte die 3./KG 26 ein. Die ebenfalls eingesetzte zweite Gruppe des Geschwaders verlor fünf He 111 H-3 und H-5 während eines Einsatzes.

Die vermutlich erste, vom Feindflug über England nicht zurückkehrte He 111 H-5, war die WerkNr. 3510, welche am 16.10.1940 in eine Ballonsperre raste und abstützte.

Die He 111 H-6 stellte nach der Baureihe H-3 die zweite Großserie der Ausführung H dar und ging auf die Ausführung H-4 zurück. Als Ausgangsmuster für die Entwicklung diente die He 111 V25. Die Maschine war, wie die He 111 H-4, mit einer PVC-Aufhängvorrichtung für schwere Abwurflasten ausgestattet worden, mittels derer die Mitnahme von Lufttorpedos truppenseitig erprobt werden konnte. Die H-6 besaß die Ausrüstung der H-5 allerdings kamen statt der Jumo 211 D-1 nun die stärkeren Jumo 211 F-1 mit vollautomatischen Junkers-Verstell-Luftschrauben (VS 11) zum Einbau. Diese wurden über eine elektro-hydraulische Drehzahlregelung, deren Regeldrehzahl zwischen 1700 U/min und 2600 U/min lag, mittels eines Verstellhebels reguliert. Das F-1-Triebwerk besaß eine automatische Höhenladerumschaltung sowie eine

gleichfalls automatisch arbeitende "Arm-Reich" - Einstellung. Später wurden die Jumo 211 F-1 - Reihemotoren durch die stärkeren Triebwerke der Ausführung F-2 ersetzt. Die Kraftstoffanlage bei allen He 111 H-6 wurde von der He 111 H-5 übernommen.

Die FT-Ausrüstung der He 111 H-6 glich anfangs nahezu der Ausführung H-5, jedoch kamen im Laufe der Zeit eine automatische Peilanlage von Patin, das Kennungsgerät FuG 25a und ab Spätsommer 1941 die FuG 16 und 28 sowie ein Feinhöhenmesser hinzu.

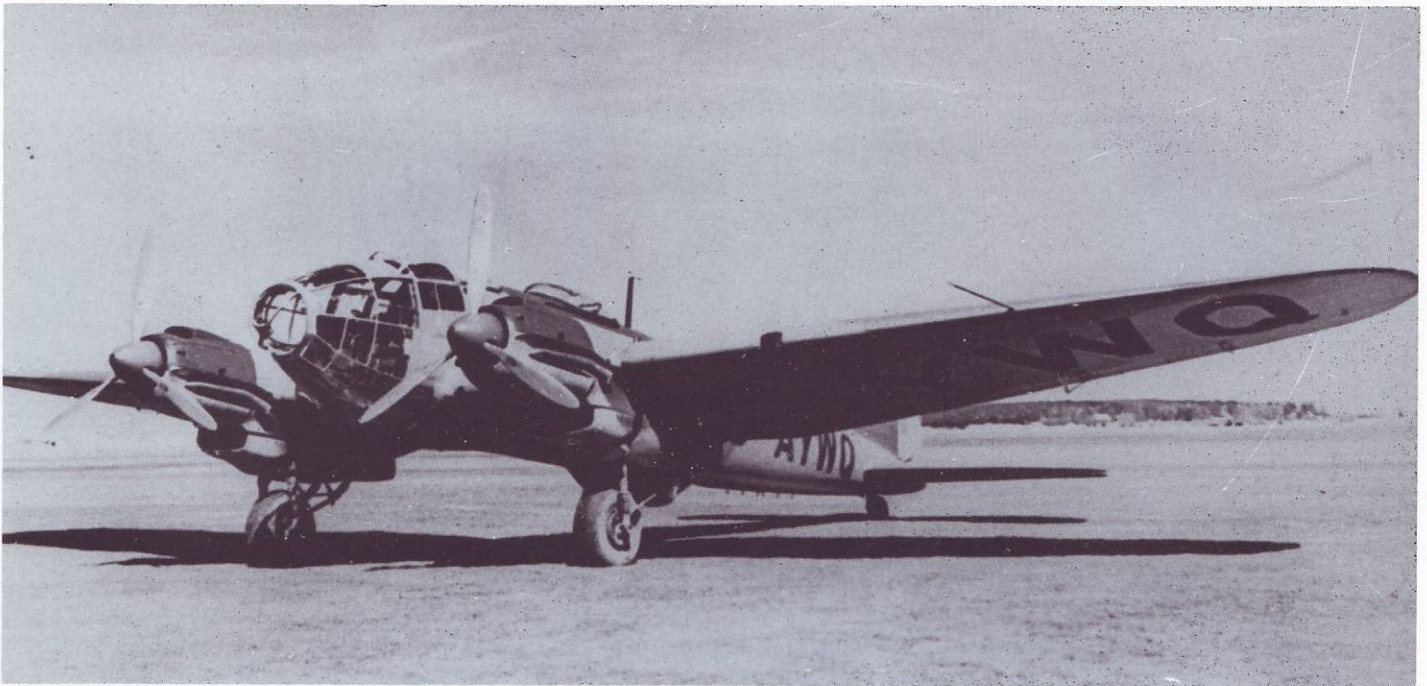
Die Abwehrbewaffnung gliederte sich in zwei MG 15 im A-Stand, ein weiteres im B-Stand, eines in der Liegewanne und zwei links und rechts des FT-Raumes. Einige der He 111 H-6 waren mit einem zusätzlichen MG FF im C-Stand ausgerüstet. Gelegentlich kam auch noch ein MG 17 im Hecksteiß zum Einbau.

Die Abwurfaffen-Anlage ermöglichte die Mitführung von bis zu 2.000 kg-Lasten oder aber zwei Lufttorpedos LT-5b von jeweils 765 kg Masse oder aber Luftminen der Ausführungen LMA und LMB. Diese hatten eine Masse von 500 kg, beziehungsweise 1000 kg.

Dem lange währenden Streit, welchem Wehrmachtsteil die Seefliegerverbände letztlich zuzuordnen seien und erheblichen technischen Problemen mit der Abwurfaffen im Bereich der Lufttorpedos (LT) selbst, dürfte es zuzuschreiben sein, daß der LT-Angriff während der ersten Kriegsjahre eine völlig untergeordnete Rolle spielte. So war am 2.06.1941, als es galt, einen gegnerischen Geleitzug anzugreifen, von insgesamt drei bei der Luftwaffe vorhandenen He 111 LT-Trägern nur eine Maschine einsatzklar. Diese führte dann einen erfolglosen Angriff auf ein für einen Flugzeugträger gehaltenes Handelsschiff durch. Erst dank intensiver italienischer und japanischer Unterstützung wurde die Luftwaffe in die Lage versetzt, erfolgreicher, die nun wesentlich betriebssichereren, aber längst nicht einwandfrei funktionierenden Lufttorpedos (LT F-5b u.a.) einzusetzen.

Für den Kampfverband KG 26 "Löwenschwader" bestand die Schwerpunkt Aufgabe im LT-Angriff gegen die Schiffsziele im Bereich des Mittelmeeres, der Nordsee und des Nordmeeres. Beim KG 26 wurde im Januar 1940 aus der 3./309 (Mehrzweck) die 7./KG 26 für Mineneinsätze aufgestellt. Im Februar 1941 erhielt die 6./KG 26 erstmals als LT-Träger ausgerüstete He 111 H-4, die dann teilweise gegen Maschinen des Typs He 111 H-6 ausgetauscht wurden. Im Januar 1942 wurde die Staffel an das Schwarze Meer verlegt und flog dort LT-Angriffe. Die Ergebnisse führten dazu, daß man die gesamte I. Gruppe mit Torpedobombern (H-6) ausrüstete. Im April 1942 erfolgte die längst fällige Umrüstung der II./KG 26. Währenddessen erhielt die III. Gruppe die Ju 88 A-4 als Torpedoträger zugewiesen. Bis März 1944 waren auch die ersten beiden Gruppen auf die leistungsfähigeren Ju 88 A-4 und A-17 umgerüstet, im August 1944 trafen dann die ersten Ju 188 beim KG 26 ein. Bis zum Kriegsende waren Kräfte des KG 26 von Dänemark und Norwegen, unter Führung von Oberstleutnant Georg Teske, im Einsatz über See. Mindestens eine He 111 H war noch lange Zeit beim Verband für Transportaufgaben vorhanden.

Die Leistungen lagen bei 4.000 m Flughöhe bei 410 km/h. In 5.000 m Höhe konnte bei



Zu den ersten Maschinen mit voll verglaster Kanzel gehörte die D-AYWQ, ein Musterflugzeug.

D-AYWQ, a prototype, was one of the first machines with fully glazed nose.

bei 410 km/h. In 5.000 m Höhe konnte bei einer Dauergeschwindigkeit von 380 km/h eine Reichweite von knapp 2.000 km erzielt werden.

Der Einsatz der He 111 H-6 erfolgte bei nahezu allen Kampfgeschwadern der Luftwaffe. So etwa beim KG 1 "Hindenburg"; KG 4 "General Wever", KG 26 "Löwengeschwader", KG 53 "Legion Condor", KG 55 "Greifengeschwader" sowie dem KG 100 "Wiking", der früheren Kampfgruppe 100. Die Mehrzahl dieser Verbände wurde schließlich, außer zu Einsätzen über See, an der Ostfront konzentriert, um den Vormarsch der Wehrmacht nach Kräften zu unterstützen. Als sich das Kriegsglück zu wenden begann, wurden die Verbände, soweit es die begrenzten Möglichkeiten noch erlaubten, hauptsächlich zu Entlastungsangriffen und Versorgungsflügen im Bereich der Ostfront eingesetzt. Beispielsweise das KG 4 gleichzeitig zu Kampf- und Versorgungseinsätzen im Bereich des Kessels von Cholm. Den Kessel von Demjansk versorgten ab März 1942 neben den dreimotorigen Ju 52 - Transportflugzeuge der verschiedenen Kampfgruppen z. b. V. auch die mit der He 111 ausgerüstete und von Hptm. Zahn geführte Kampfgruppe z. b. V. 7. Für den Lufttransport im Bereich der VIII. Fliegergruppe wurde Mitte November 1942 die Kampfgruppe z.b.V. 5. unter dem Kommando von Major Uhl aufgestellt. Hieraus und aus anderen He 111 - Verbänden wurde später die "Gruppe Uhl", die bis zum Kriegsende bestehen sollte.

Zum Einsatz über dem von der Roten Armee ab dem 20.11.1942 begonnenen Einschließung von Stalingrad kamen zunächst die He 111 der Kampfgruppe z.b.V. 5 und anschließend viele weitere He 111 H der an der Ostfront eingesetzten Kampfgeschwader. Nach einer Meldung des Generalingenieurs Weindinger von der Luftflotte 4 standen am 24.01.1943 noch 55 He 111 H für den Versorgungseinsatz zur Verfügung. 104 weitere Heinkel-Bomber waren zumeist infolge Sporn- oder Laufradschäden unklar. Innerhalb von drei Tagen

sollten 35 davon wieder instandgesetzt werden.

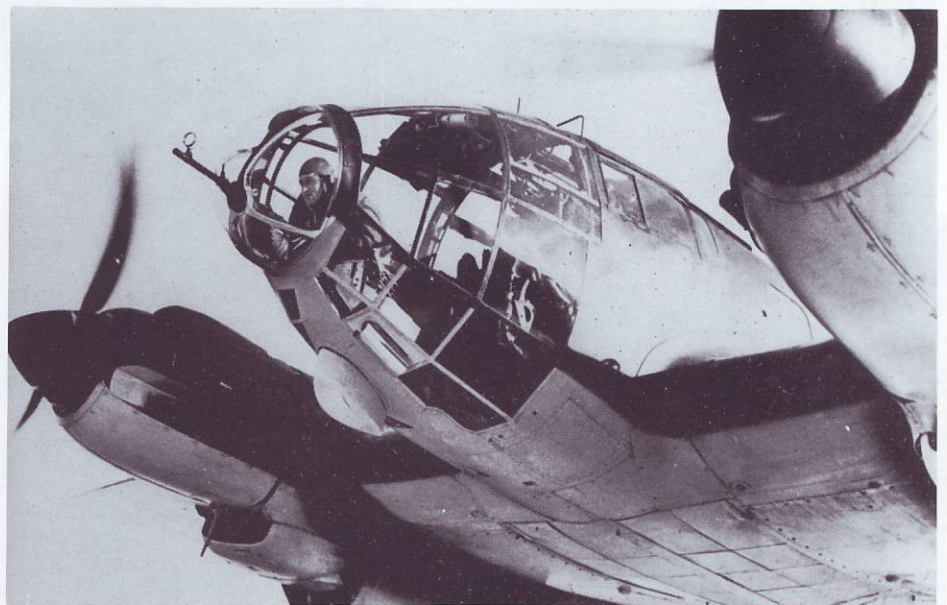
Als am 2.02.1943 der Funkverkehr mit dem AOK 6 ("Stalingrad-Armee") abbrach, flogen ein letztes Mal zwölf He 111 mit Versorgungsbomben über die zerstörte Stadt. Ein Ziel für den Abwurf ihrer Nachschubcontainer fanden die Besatzungen wegen der schlechten Wetterlage und den zahlreichen Bränden im Stadtzentrum nicht mehr.

Von den am Versorgungseinsatz über Stalingrad (Wolgograd) beteiligten Maschinen gingen zwischen dem 24.1.1942 bis zum 31.01.1943 - laut dem Kriegstagebuch des Stabes Milch - außer 266 Ju 52 und 57 Flugzeugmustern der verschiedensten Bauart, auch noch 165 He 111 verloren. Damit verlor die Luftwaffe insgesamt 488 Maschi-

nen, also mehrere Geschwader.

Von diesen Verlusten mußten allein 166 Flugzeuge vollständig abgeschrieben werden. 108 weitere blieben über den verschneiten Weiten des Südabschnitts der Ostfront vermißt. Insgesamt 214 Maschinen, darunter zahlreiche He 111 gingen bei Start und Landung zu Bruch und waren nicht mehr reparierbar. Die Verlustrate lag dennoch bei der He 111 mit 5,5% der eingesetzten Maschinen am niedrigsten, bei der Ju 52 bei 10,0% und bei der He 177 mit 26,0% am höchsten.

Auch bei der Versorgung des Kessels von Cholm (Mai 1942) und von Welikije Luki (Dezember 1942/Januar 1943) und dem "wandernden Kessel" im Bereich der 2. Armee (Anfang 1943) waren zahlreiche He



Nahansicht der He 111 H-1 Kanzel mit einem MG 15 als A-Stand-Bewaffnung. Gut sichtbar die Klappen der Abwurfschächte.

Close view at the nose of a He 111 H-1 with machinegun type MG 15 as front gun position armament. Good visible the bomb-bay doors.



Zum KG 27 gehörte diese He 111 H-1.

This He 111 H-1 belonged to KG 27.



Ein Teil der He 111 H-1 wurde bei der Kampfgruppe 100 - nach dem entsprechenden Umbau - als Zielfinder für die Kampfeinsätze gegen England genutzt.

After the necessary conversion some of the He 111 H-1 version were utilized by Combat Group 100 as target-finding scouts during operations against England.



Eine eher etwas ungewöhnliche Kopfbedeckung bei der KGr. 100.

A rather unusual headgear worn at combat group 100.

111 H als Schleppflugzeuge für die Go 242 im Einsatz. Die He 111 H blieb ferner bei den Luftlandeverbänden sowie als Schleppflugzeug auch weiterhin in nennenswerten Stückzahlen vertreten. Allein beim XI. Fliegerkorps flogen 71 - He 111 bei diversen Verbänden und Schulen. Am 10.08.1943 waren hiervon aber nur 30 der Heinkel-Kampfflugzeuge einsatzbereit:

- Stab Fliegerführer IX. Fliegerkorps
- Transportstaffel IX. Fliegerkorps
- Fallschirmschule I
- Fallschirmschule II
- Fallschirmschule II (Einsatzgruppe)
- GS - Kommando 1
- GS - Kommando 2
- I./Luftlandegeschwader 2

Die He 111 H-6 hatte neben der später gebauten H-16 die weiteste Verbreitung bei den Kampfgruppen der Luftwaffe. Zwischen 1941 und 1942 wurden knapp 1.800 Maschinen dieses Typs für vielfältige Zwecke hergestellt.

Die sich anschließende **He 111 H-7** stellte lediglich eine Abart der H-6 dar, bei welcher das im Hecksteiß installierte MG 17 entfiel. Dies galt auch für den gesamten Waffeneinbau (nebst Munitionszuführung und Lafettierung) in jenem Bereich. Es handelte sich dabei somit nur um eine Rückrüstung der Ausführung H-6. Lediglich eine Umrüstung bereits vorhandener Modelle stellte die nächste Baureihe dar. Die He 111 H-8 wurde mit Ballonkabelabweisern hergestellt, von denen zwei unterschiedliche Ausführungen existierten. Die **He 111 H-8** entstand entweder aus der H-3 oder H-5, von denen

insgesamt 30 Maschinen, die mit Jumo 211 D-1 Reihenmotoren ausgerüstet waren, umgerüstet wurden. Die Flugzeuge erhielten hiernach die Kennzeichnung H-8/R1. Infolge des gewichtigen Vorbaus mußte im Rumpf der He 111 H-8 ein Gegengewicht angebracht werden. Hierdurch sanken die Flugleistungen der H-8-Maschinen merklich. Später entfiel die sperrige Schneideeinrichtung Dank der Einführung der sogenannten

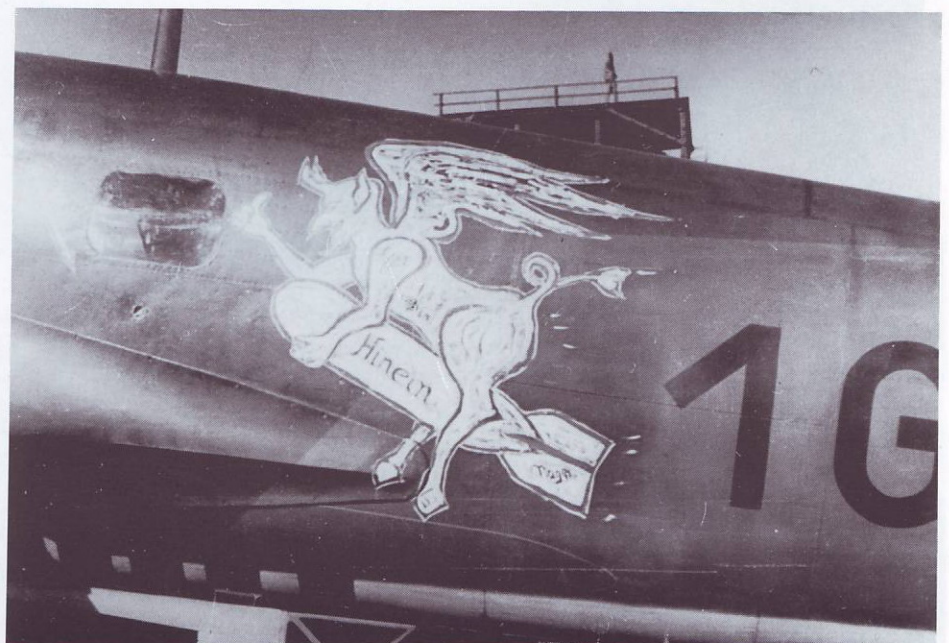
Kutonase, welche bis zu 6 mm dicke Stahlkabel durchzutrennen vermochte, bei der H-8.

Auch bei der nächsten He 111-Version handelte es sich um eine Umrüstung bereits vorhandener Maschinen. Die **He 111 H-9**, eine modifizierte H-6, wurde anstelle des sperrigen Ballonabweisers von Produktionsbeginn an mit einer sogenannten Kutonase ausgerüstet und entsprach, je nachdem aus welcher Variante der Umbau erfolgt war, der He 111 H-5 oder H-8. Hinzu kam noch die Nachrüstung mit leistungsstärkeren Jumo 211 F-1 Reihenmotoren. Ein Teil dieser Maschinen wurde zeitweise für recht verlustreiche Tiefangriffe in Südland eingesetzt.

Wie bei der H-9 handelte es sich bei der **He 111 H-10** um die direkte Weiterentwicklung der He 111 H-6 im Rahmen einer Umbaumaßnahme. Die ersten Flugzeuge dieser Bauausführung kamen jedoch erst ab dem Frühjahr 1943 in nennenswerter Anzahl zum Einsatz. Ausrüstungsmäßig waren beide Versionen, bis auf den Fortfall der Außen-ETC, nahezu gleich. Die Tragflächen hatte man mit der Kutonase, wie sie zunächst bei der H-9 Verwendung fand, versehen.

Außerdem besaß die H-10 einen verbesserten, teilgepanzerten B-Stand, der erstmals vollständig geschlossen war. Anstatt eines MG 15 wurde nun zumeist ein MG 131, teilweise auch ein MG 81 Z, eingebaut. Die mit MG 81 ausgestatteten Maschinen trugen die Baureihenbezeichnung He 111 H-10/R2. Die Leistungen der H-10 stiegen durch den Verzicht auf sperrige Außenlasten wieder etwas an. Die gesamte Abwurfbewaffnung mußte im Rumpfwerk in einem vierfachen Vertikalmagazin untergebracht werden. A2 Triebwerke kamen zwei Jumo 211 F-1 bzw. F-2 mit Höhenlader zum Einbau.

Der He 111 H-6 folgte mit der **He 111 H-11** die nächste Neubauserie des bewährten Horizontalbombers. Von der He 111 H-11 wurden zwischen Ende 1941 und Sommer 1943 mindestens 510 Maschinen hergestellt. Das neue Kampfflugzeug entstand aus den Versuchsmustern He 111 V32 und V33. Dieses Kampfflugzeug war ebenfalls von der He 111 H-6 abgeleitet worden. Die Mehrzahl der frühen H-11 wurde dann auch aus Maschinen der Baureihe H-6 für die Mit-



Beim KG 27 waren kurzzeitig großformatige Embleme wie dieses zu finden.

For a short period of time such king-sized emblems could be found at KG 27.



Leitwerk einer He 111 H-1 während des Polenfeldzuges, September 1939.

He 111 H-1 tailplane during the Poland campaign, September 1939.



Ein Zielfinder (X-Verfahren) der KGr. 100 auf dem Flug nach England.

A X-method-using scout of Kgr. 100, England bound.

führung von bis zu fünf SC 250 an einem vielfältig nutzbaren Bombenrost unter der Rumpfmittle hergerichtet.

Als Alternative besaß die He 111 H-11/R3 fünf Einzel-ETC, die im Bedarfsfalle gegen zwei PVC-Träger ausgewechselt werden konnten. Da die Vertikal-Magazine in beiden Fällen zwangsläufig fortfielen, konnte die Treibstoffkapazität durch den Einbau eines oder zweier Zusatztanks an deren Stelle wesentlich erweitert werden. Die Abwehrbewaffnung wurde bei der H-11 durch den erstmaligen Einbau eines MG 81Z - anstatt eines MG 15 - in der Liegewanne nochmals wesentlich verbessert. Auf den Einbau eines MG 17 oder einer Störkörper-Anlage wurde nunmehr verzichtet, da diese Abwehrbewaffnung den taktischen Erfordernissen der Truppen nicht immer genügt hatte. Die He 111 H-11 weist als äußeres Unterscheidungsmerkmal den vollständig geschlossenen B-Stand, bestückt mit einem MG 131 Illing, auf. Als Lafette diente eine gepanzerte Walzenlafette WL-131 AL. Bei der Truppe wurden teilweise auch die seitlichen MG 15 Illing durch MG 81 Z ersetzt. Hierdurch ergab sich dann die Bezeichnung He 111 H-11/R1. Ein Teil der Flugzeuge wurde zum Schleppen von Lastenseglern eingesetzt und erhielt daher eine entsprechende Schleppkupplung. Maschinen mit dieser Ausrüstung führten die Bezeichnung He 111 H-11/R2.

Eine weitere Sonderausführung der He 111 H-6 stellte die folgende Baureihe dar. Die He 111 H-12 kam als erste He 111 H ohne eine Liegewanne mit C-Stand heraus. Die Maschinen waren ursprünglich für die Verwendung mit Gleitbomben (Hs 293) und nachsteuerbaren Abwurflasten (PC-1400 X) vorgesehen. Da die zu geringe taktische Reichweite dieser Ausführung eine erfolgreiche offensive Verwendung bei See ausschloß, wurde nur eine relativ geringe Zahl der Maschinen auf den Bauzustand H-12 umgerüstet und zumeist bei der Erprobung der neuen Abwurfbewaffnung über der Ostsee eingesetzt. Die anschließend vornehmlich als Schulflugzeuge geflogenen H-12 wurden bei der Weserflug GmbH in Bremen aus bereits vorhandenen He 111 H-6 umgerüstet.

Bei der Version He 111 H-12/R1 handelte es sich um Kampfflugzeuge, die mit einer Gleitbombe, beispielsweise der Hs 293 A-1 oder aber einer Hs 294 zum Einsatz kommen sollten. Maschinen, welche für die Beladung mit einer PC 1400 X-Lenk Bombe vorbereitet waren, trugen die Bezeichnung He 111 H-12/R2.

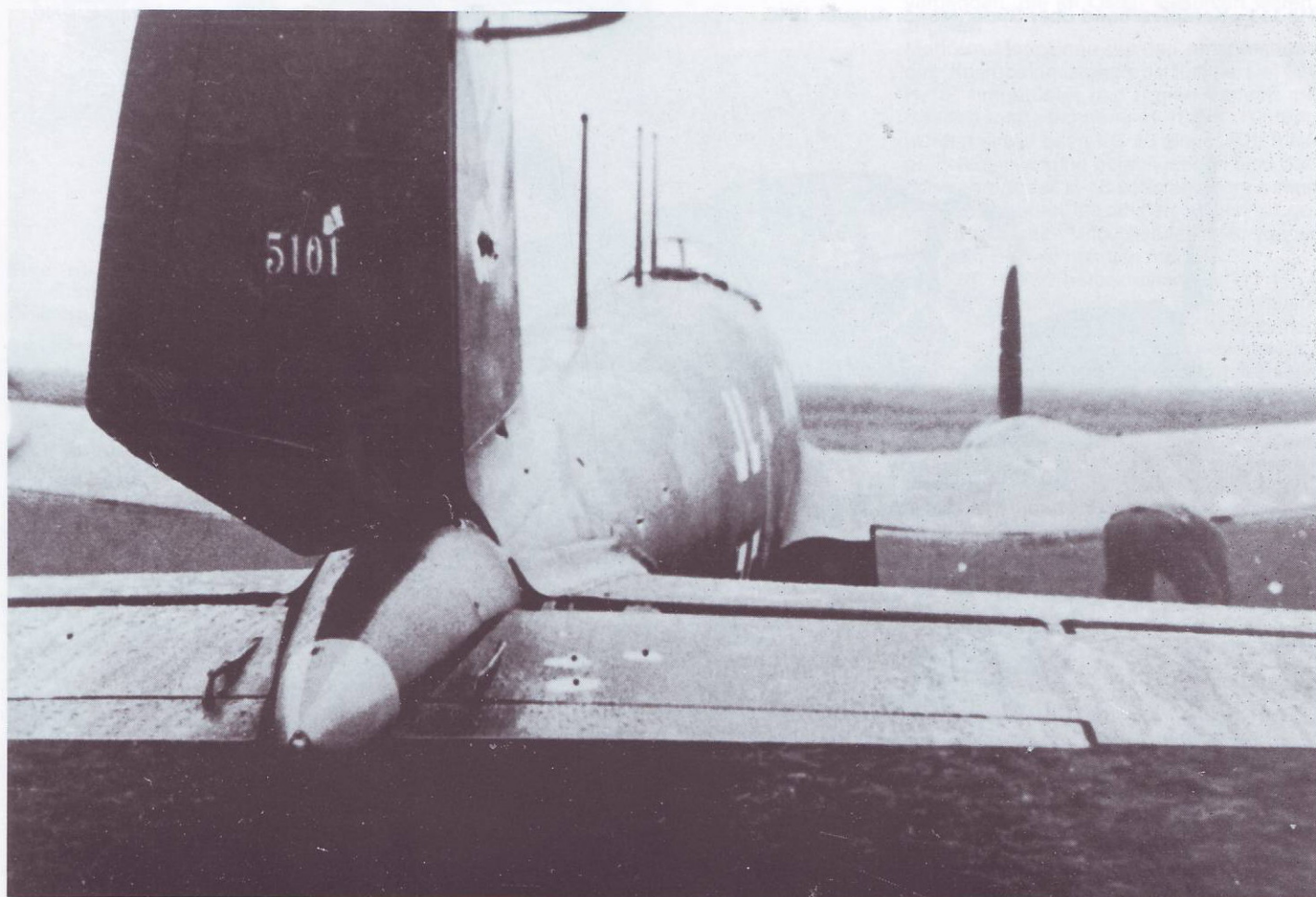
Für den Einsatz mit Sonderbewaffnung mußte zwangsläufig die FT-Anlage erweitert werden. Diese bestand außer aus den üblicherweise eingebauten Funkgeräten aus folgenden Komponenten: FuG 203 A (Kehl I) beziehungsweise dem FuG 203 B (Kehl II) oder dem FuG 203 C (Kehl III). Die praktische, gleichzeitig taktische Erprobung der PC-1400 X ("Fritz X") fand ab dem 18.08.1942 in Cazeaux statt. Infolge der Auflösung des Erprobungskommandos 15 und diversen technischen Problemen, kamen die Tests mit der "Fritz X" bis zum Sommer 1943 nur sehr schleppend voran, da es ständig galt technisches Neuland zu betreten.

Auch bei den diversen Ausführungen der Hs 293 ging die Entwicklung nur langsam voran. Da auch der Einsatz der He 111 H-12 mit der Hs 293 aus taktischer Sicht als ungünstig angesehen wurde, kamen die



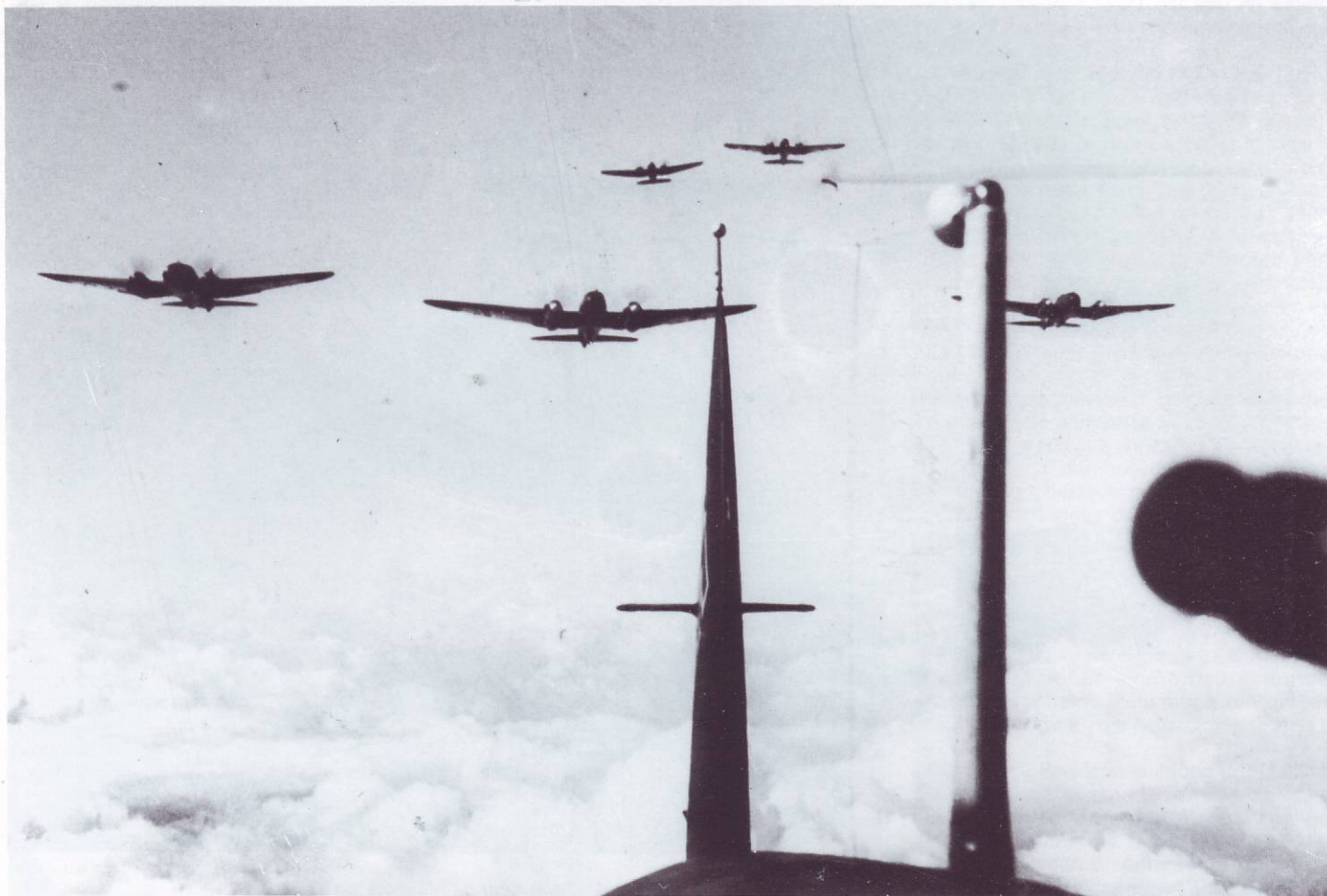
Ein typisches Propaganda-Foto aus dem Jahr 1940.

A typical propaganda photo of the Year 1940.



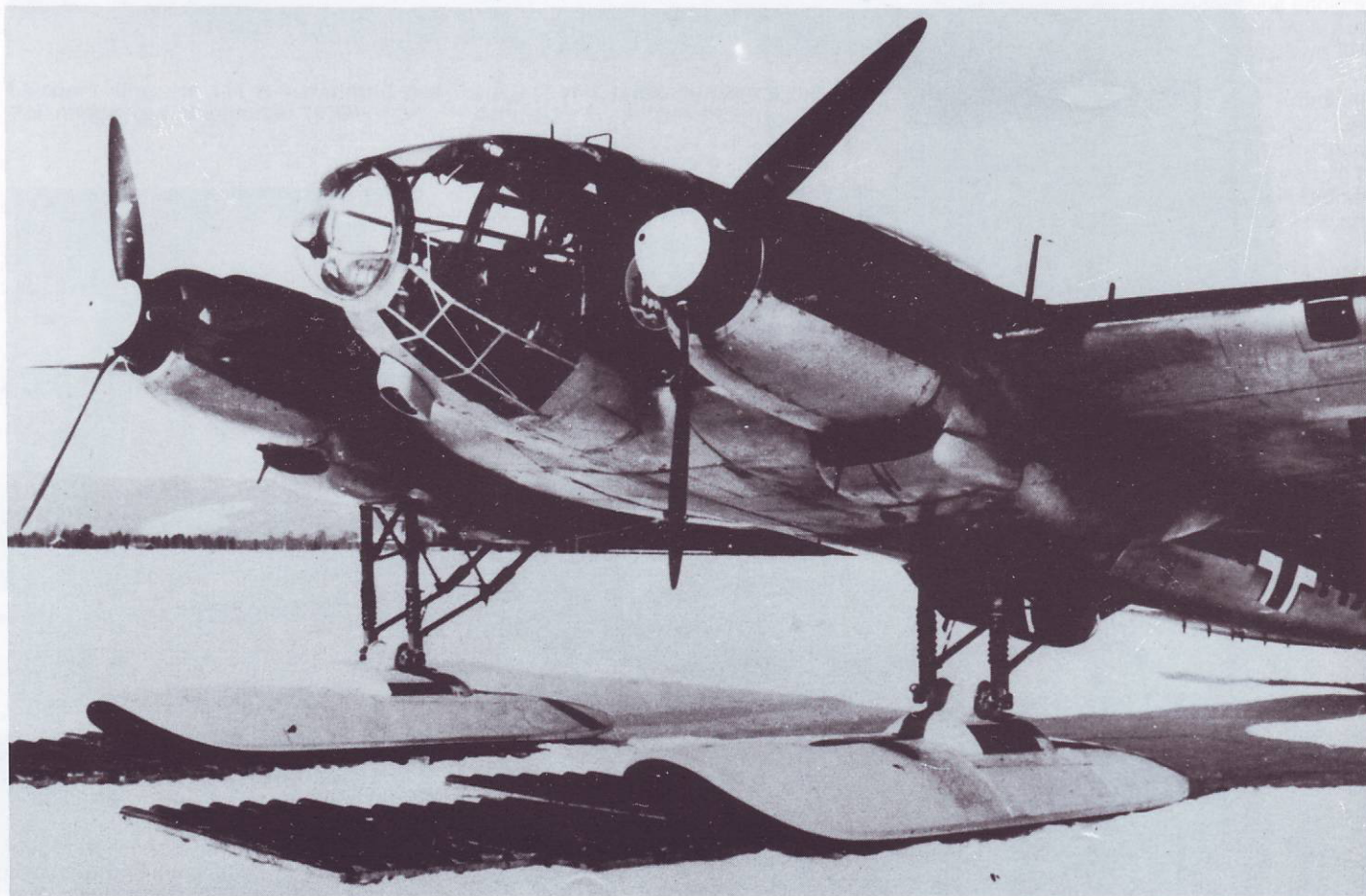
Die Werk-Nr. 5101, eine He 111 H1, stellte als sogenannter "Dreimaster" einen Zielfinder der KGr. 100 dar.

Serial-Nr. 5101, a He 111 H-1, a "three-master" scout of KGr. 100.



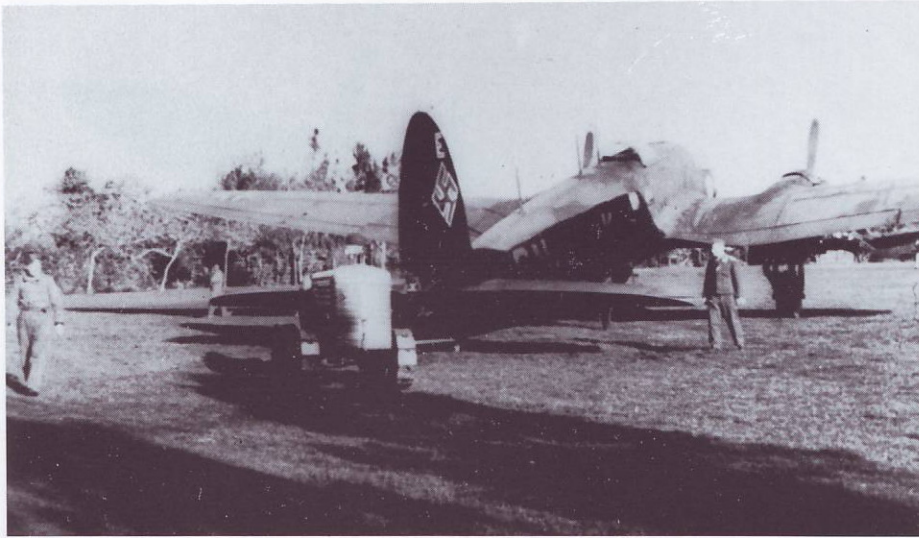
He 111 - Kampfverband über Südengland, August 1940.

He 111 operational formation over South-England in August 1940.



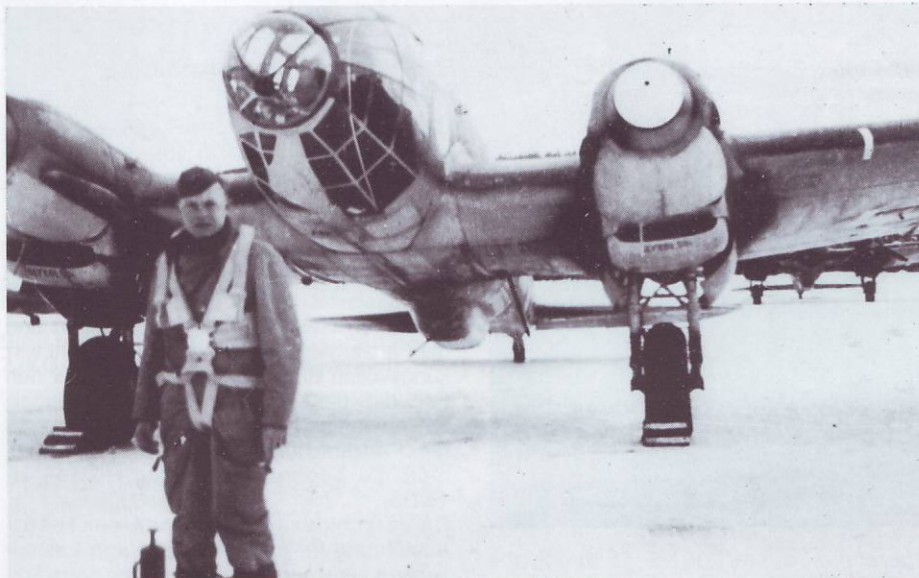
Mit der He 111 H-1 (6N+AX), wurden 1941 einige Versuche mit Schneekufen unternommen.

He 111 H-1 (6N+AX) was used in 1941 for some trials with ski-landing gear.



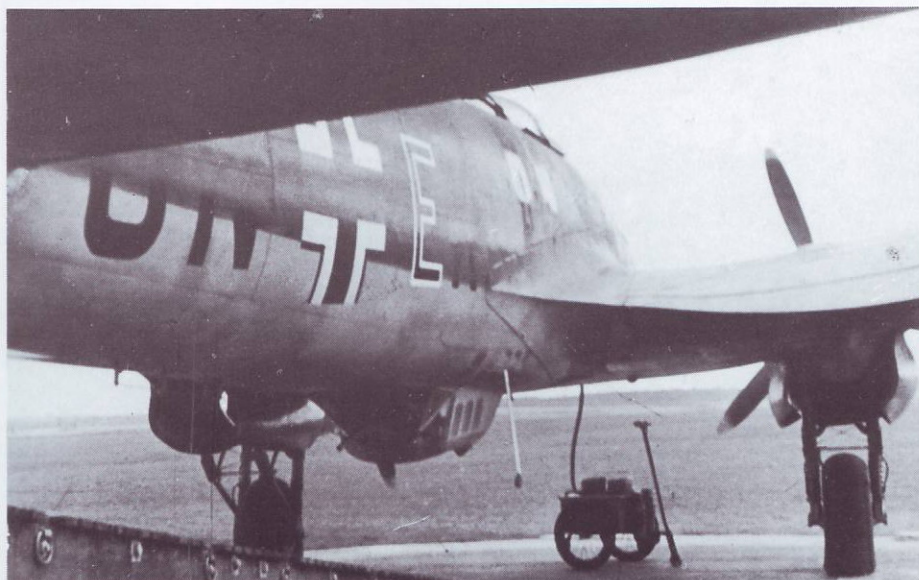
Für Zielfinder-Aufgaben bei Nacht wurde diese He 111 H-1 der KGr. 100 mit einem schwarzen Tarnanstrich versehen.

For scout missions at night this He 111 H-1 got a black camouflage painting.



Eine frühe He 111 H-3 in Norwegen. Die Maschine besitzt bereits eine nach vorne gerichtete Bewaffnung der Liegewanne.

An early He 111 H-3 in Norway. The machine is already equipped with forward-directed armament in the ventral bola.



Kompensierung einer auf den Bauzustand He 111 H-2 nachgerüsteten H-1 des Stabes KGr. 100 im Westen, 1940.

In the West 1940: compensating of a He 111 H-1, belonging to the staff of KGr. 100; retrofitted to version H-2.

Maschinen ausschließlich im Bereich der Schulung der Bedienungsmannschaften zum Einsatz. Die fliegerisch taktische Ausbildung erfolgte anfangs durch Personal des Lehr- und Erprobungskommandos 15 und fand in Peenemünde statt. Die Einweisung der Besatzungen wurde mit der He 111 H-12 in Anklam durchgeführt. Außerdem erfolgten Flüge von Jesau bei Königsberg aus. Die rein taktischen Aufgaben der He 111 H-12 wurden in der Folge von der Do 217 E-5, K-2 und K-3 sowie von der He 177 A-3 und A-5 übernommen. Versuche, die FW 200 C als Lenkwaffenträger zu verwenden, scheiterten bei den Erprobungsflügen. Aus der He 111 H-10 (Umbauflugzeuge der Baureihe He 111 H-6) entstanden durch eine weitere Umrüstung - entsprechend der He 111 H-4, eine geringe Anzahl von Mustermaschinen der neuen Bauausführung **He 111 H-14**. Ende 1942 schloß sich zudem die Fertigung von 50 Neubauflugzeugen an.

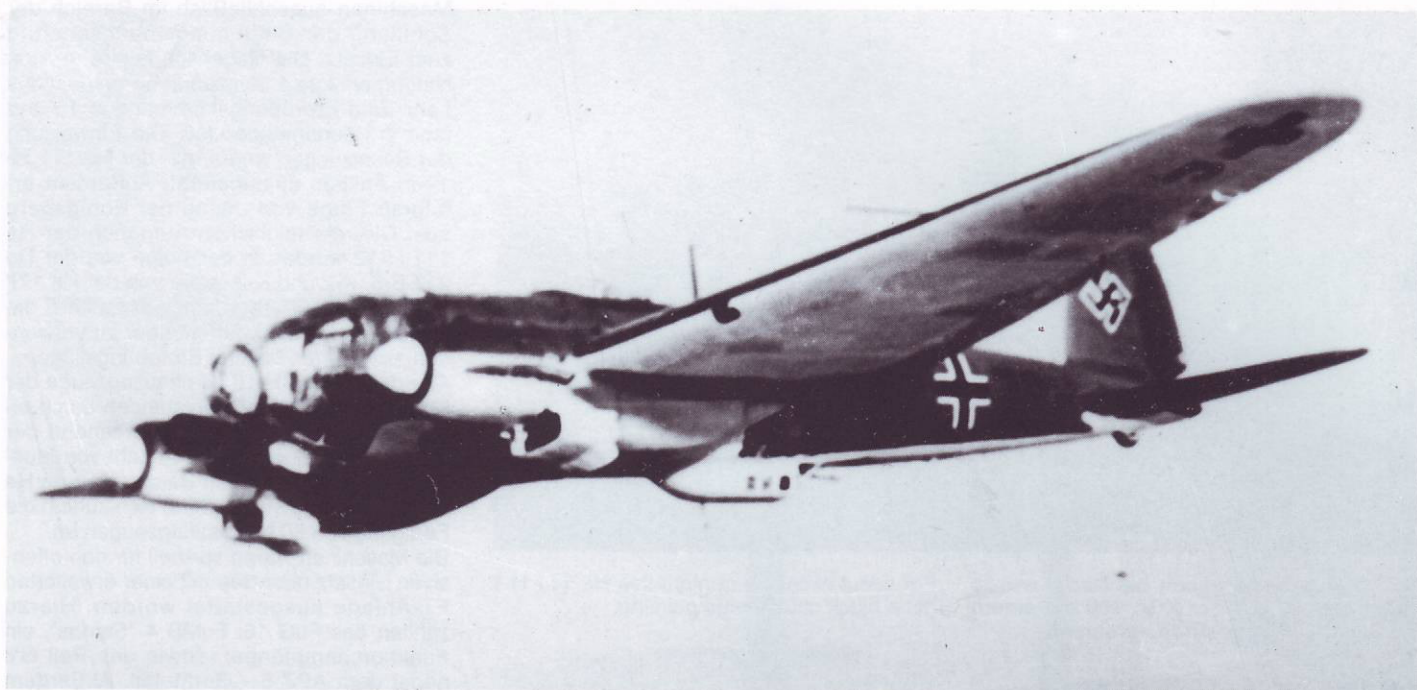
Die Maschinen waren speziell für den offensiven Einsatz über See mit einer erweiterten FT-Anlage ausgestattet worden. Hierzu zählten das FuG 16, FuMB 4 "Samos", ein Funkhorcheempfänger, sowie das Peil GV nebst dem APZ 5 - Geräteteil. Außerdem kam noch das FuG 351 "Korfu" hinzu, das ebenfalls als Horchgerät diente. Zusammen mit den entsprechend ausgerüsteten He 111 H-4 wurden die H-14 Flugzeuge beim "Kommando Rastedter" in Bordeaux-Merignac zusammengefaßt und über der Biscaya und dem Atlantik eingesetzt. Nach den dabei eingetretenen Verlusten wurden die verbliebenen Maschinen aus dem Einsatz genommen und - nach Ausbau der zusätzlichen FT - Ausrüstung - mehreren Kampfverbänden, die im Osten stationiert waren, zugeteilt.

Mehrere Maschinen wurden entsprechend des Ausrüstungsstandards für die He 111 H-18 umgerüstet und trugen danach die Baureihenbezeichnung H-18/R3. Hiervon wurden einige beim KG 40 eingesetzt. Infolge Feindeinwirkung gingen jedoch bald darauf mehrere der H-18 verloren, worauf man die verbliebenen Maschinen wegen zu geringer taktischer Möglichkeiten bald wieder aus dem Einsatz nehmen mußte.

Etwa 20 der 30 hergestellten He 111 H-14 wurden schließlich mit einer Schleppeneinrichtung für Lastensegler versehen und kamen als H-14/R2 zum Einsatz. Ein weiterer Umbau bereits vorhandener Einsatzmaschinen stellte, schließlich die **He 111 H-15** dar, welche als Pfadfinderflugzeug eingesetzt werden sollte und gleichzeitig für die Mitnahme von nachsteuerbarer Bewaffnung vorbereitet war. Ob man über einen Musterbau hinaus kam, ist bislang nicht bekannt.

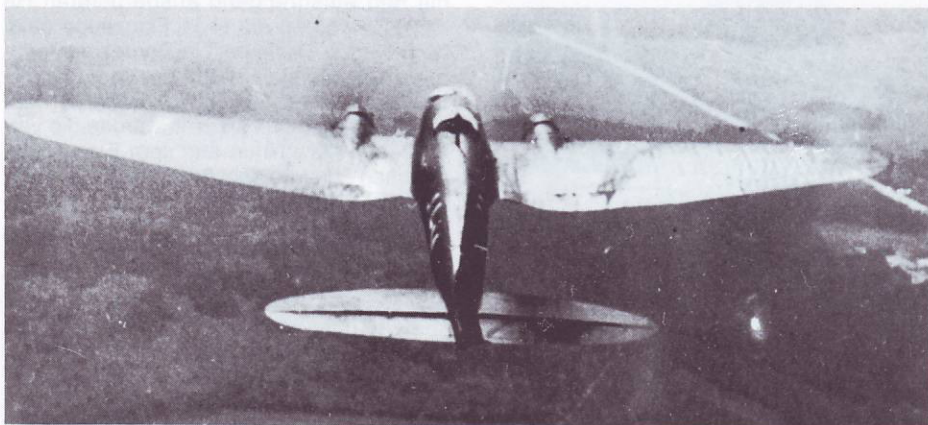
Nach der He 111 H-3, H-6 und H-11 stellte die **He 111 H-16** die vierte Großserie des zweimotorigen Heinkel-Kampfflugzeuges dar. Die Maschinen hatte man direkt von der H-11 abgeleitet. Als Triebwerke waren zwei Jumo 211 F-1 eingebaut. In den Bombenschächten konnten Zusatzbehälter mitgeführt werden, um auf diese Weise die taktische Eindringtiefe wesentlich zu erhöhen.

Die He 111 H-16, welche ab 1942 den größten Teil der laufenden Produktion ausmachte, entsprach bewaffnungsmäßig bis auf das MG 131 B2 der H-6. Die He 111 H-16/R1 war im B-Stand mit einer Drehringlafette DL 131 mit einem Schwenkbereich von 360° bestückt. Die Waffe besaß, um keinen Schaden an der eigenen Maschine anrichten zu können, eine Schußsperre für den Bereich des Leitwerks. Außerdem erhielt



Zur 7./KG 27 (IV. Fliegerkorps) gehörte diese He 111 H-2.

This He 111 H-2 belonged to 7./KG 27 (IV: Aviation Corps).



Einsatzmaschine des KG 55 bei einem England-Einsatz.

Operational aircraft of KG 55 during the England mission.

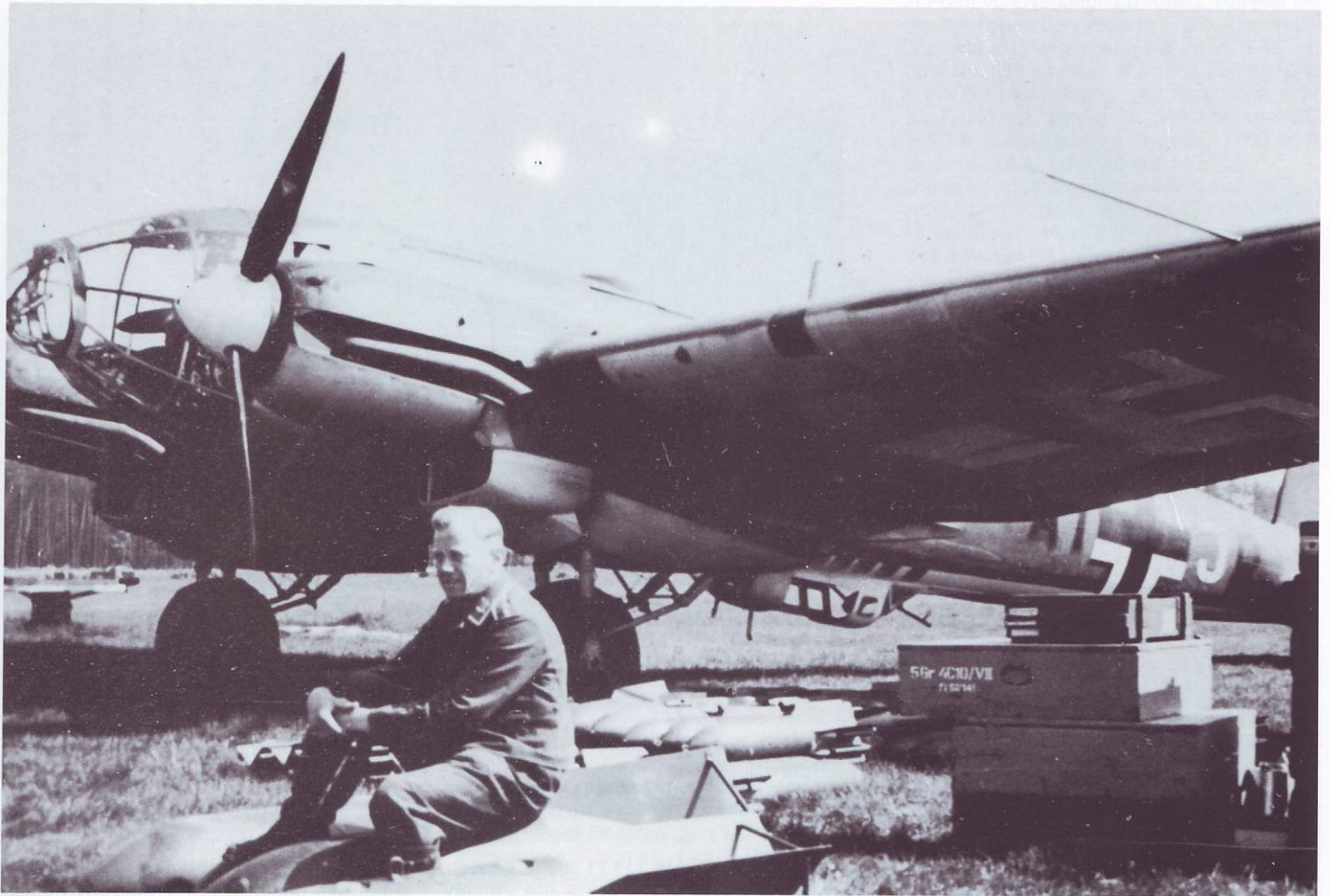
diese Unterversion anstelle des MG FF im A-Stand ein MG 131 in der Walzenlafette WL/BR. Auf die C-2 Stand-Bewaffnung (Schußrichtung nach vorne aus der Liegewanne) wurde verzichtet. Die C-1-Bewaffnung (nach hinten gerichtet) wurde mit einem MG 81 Z bestückt. Die Bugverglasung der Maschine der He 111 H-16 wurde aus taktischen Gesichtspunkten verbessert und die Panzerglasscheiben mit einem recht wirkungsvollen Blendschutz versehen. Für den Fall, daß die Maschine mit einer verringerten Abwurflast, statt dessen aber verstärktem Panzerschutz eingesetzt werden sollte, hieß die Typenbezeichnung He 111 H-16/R3.

Da verschiedene Maschinen der H-16 - Ausführung für das Schleppen von Lastenseglern verwendet werden sollten, verstärk-



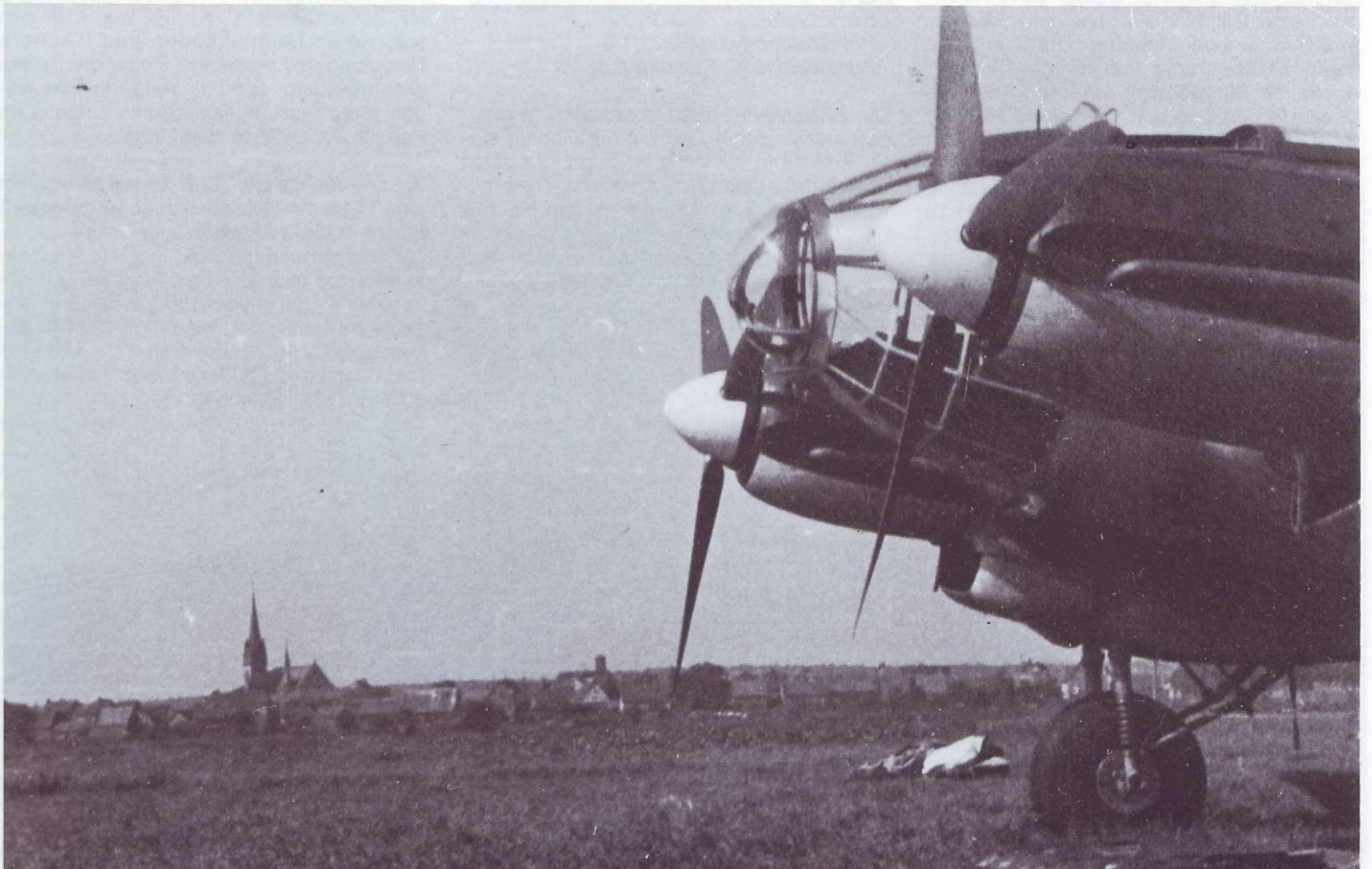
Nach einem Einsatzflug über England kam diese He 111 H-2 (oder H-3) nur noch mit Mühe nach Hause.

This He 111 H-2 belonged to 7./KG 27 (IV: Aviation Corps).



Eine reichhaltige Bomben-Ausstattung vor einer He 111 H-3 der 7./KG 53, Sommer 1940 in Frankreich.

A rich supply of bombs in front of a He 111 H-3 of 7./KG; Summer 1940 in France.



Diese He 111 H-2 gehörte 1940 zum Bestand des KG 53, das in Nordfrankreich stationiert war.

In 1940 this He 111 H-2 was part of the inventory of KG 53, stationed in northern France.



Die Wetteraufklärungsstaffeln (Westa's) waren in den ersten Kriegsjahren mit der He 111 H-2 ausgerüstet, hier die 1B+FH der Westa 2.

During the first years of the war the weather reconnaissance squadrons (Westa) were equipped with He 111 H-2; depicted here 1B+FH of Westa 2.

te man bei diesen Flugzeugen die Defensivbewaffnung durch ein nach vorne gerichtetes, in der Liegewanne untergebrachtes MG 15. Die Schleppmaschinen trugen dann die Bezeichnung He 111 H-16/R1/U2. Von diesen Schleppmaschinen wurden zwei Varianten hergestellt, einmal solche mit konventioneller Schleppvorrichtung (Drahtseil) und dann Maschinen mit dem von der DFS entwickelten Starrschlepp - Anbau. Auch als Zielfinderflugzeug ließ sich die H-16 nach Änderung der FT-Anlage einsetzen. Zum Einbau kam eine ähnliche Sonderfunktionsanlage wie bei der H-15. Ihre Bezeichnung lautete dann He 111 H-16/R2. Von der H-16 wurden im Jahre 1943 etwa 1100 Maschinen hergestellt. Sie lösten zumeist die He 111 H-6 und H-11 bei den Kampfverbänden, die im Osten eingesetzt waren, ab. Die Auslieferung der gut bewaffneten Einsatzmaschinen begann im Januar 1943 und endete Anfang 1944. Am 26.06.1944 war die He 111 wegen ihrer zu geringen taktischen Leistungen nur noch an der Ostfront vertreten. Die folgenden Einsatzverbände flogen Mitte 1944 die verschiedenen Ausführungen des Heinkel-Bombers in folgender Zahl:

- Stab KG 4	4
- I./KG 4	43
- II./KG 4	34
- III./KG 4	40
- Stab KG 27	1
- I./KG 27	41
- II./KG 27	35
- 14. (Eis) /KG 27	15
- Stab KG 53	1
- I./KG 53	36
- II./KG 53	37
- III./KG 53	36
- Stab KG 55	1
- I./KG 55	35
- II./KG 55	35
- III./KG 55	36
- 14. (Eis)/KG 55	9

Außer vier mit der He 111 H ausgerüsteten Kampfgeschwadern der Luftwaffe, flogen die rumänischen Verbündeten bei zwei Einheiten die He 111, wenn auch nur frühere, bei der Luftwaffe nicht mehr benötigte Maschinen veralteter Ausführung:
- Rumänische Aufkl.St. 22/1 8
- Rumänische IV. Kampfgruppe 15

Die Entwicklung hatte inzwischen gezeigt, daß selbst an der Ostfront der Gegner stetig, sowohl in taktischer Hinsicht, als auch quantitativ, stärker geworden war. Dies hatte zur Folge, daß Angriffe mit der He 111 bei Tageslicht - sofern nicht genügend starker Jagdschutz zur Stelle war - verlustreich verlaufen konnten. Die Entwicklung eines leistungsstarken Nachtbombers auf der Basis der He 111 H-16 war gefragt.

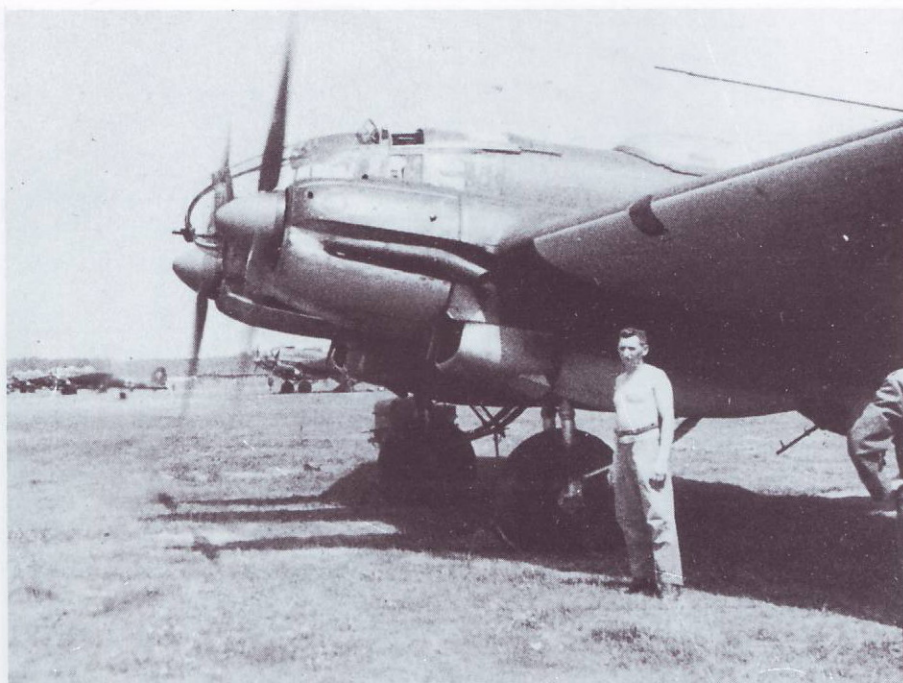
Mit einer reduzierten Abwehrbewaffnung wurden deshalb zunächst drei Versuchsmuster, die He 111 V46, V47 und V48 getestet. Das Ziel lag in der Entwicklung eines Nachtbombers, der später die Baureihenbezeichnung **He 111 H-18** tragen sollte. Auch hier handelte es sich mit Sicherheit um den Umbau bereits vorhandener Kampfflugzeuge der Versionen H-6 und H-16 sowie deren Varianten. Bei der H-18 waren der A-Stand mit einem MG FF, der B-Stand mit einem MG 131 B2 im Drehring sowie der C-Stand mit einem MG 81Z bestückt worden. Die Seitenstände entfielen aus Gewichtsgründen und weil sie bei Nachteinsätzen zeitweise als unnötig angesehen wurden. Die neue Ausführung erreichte mit einer - in der Regel - nur noch dreiköpfigen Besatzung eine Reichweite von 2.800 km und konnte eine Abwurflast von bis zu 2.000 kg mitführen. Nach dem Abschluß der Erprobung wurden die mit neuartigen Flammenvernichtern ausgerüsteten Baumuster zum Teil dem Kommando Rastedter in Bordeaux als Ersatz für die H-4 und H-14 zugewiesen.

Die Flugzeuge unterscheiden sich von den drei vorangegangenen Versuchsmustern außerdem durch einen verbesserten passiven Schutz. Die zunächst ausgelieferten 24 He 111 H-18 mit der stark verringerten Waffenanlage trugen die Rüstsatzbezeichnung R1, bei der He 111 H-18/R2 trug man den taktischen Möglichkeiten des Gegners Rechnung und verstärkte wieder die Defensivbewaffnung. Die Flugzeuge kamen wegen ihres Leistungsspektrums zumeist im Bereich der Ostfront zum Einsatz.

Bei der Version **He 111 H-19** soll es sich um eine H-16 mit Holzluftschrauben gehandelt haben. Nähere Angaben liegen nicht vor.

Als nächste und gleichzeitig letzte Neubaureihe folgte nach der He 111 H-16 - ab Anfang 1944 - die in über 600 Exemplaren hergestellte Ausführung **He 111 H-20**. Bei diesen Maschinen handelte es sich meist um Nachtbomber (H-20/R1), die zuweilen noch zu Transportflugzeugen umgebaut wurden. Maschinen der Baureihe H-20 kamen ferner als H-20/U1-Kurierflugzeuge zum Einsatz. Dies galt auch für einige He 111 H-20, die ab 1944 als H-20/R2 im Osten als Transporter eingesetzt wurden. Neben einer Verwendung als Kampfzonentransporter mit bis zu 16 Fallschirmjägern nebst deren Versorgungsbehältern war auch der Einsatz als Bomber mittels einer von der Ausführung He 111 H-11 übernommenen Abwurfanlage jederzeit möglich.

Die He 111 der Transportgruppe TGr. 30 flogen allein zwischen dem 12.04.1944 und dem 11.05.1944 bei 765 Einsätzen 6.240 Soldaten und 280.000 kg Nachschubgüter zur Krim. Ferner wurden 762 jeweils 250 kg schwere Versorgungsbomben über der Region zur unmittelbaren Unterstützung der eigenen Truppe abgeworfen. Es gelang ferner 1.640 Mann sowie 12.480 Verwundete zusammen mit anderen Verbänden der Luftwaffe auszuliegen, wobei nur sechs He 111



Abbremsen der Triebwerke vor dem Start.

Test-running the engines before take-off.

durch Feindeinwirkung verloren gingen. Die Mehrzahl kehrte un- oder nur leichtbeschädigt vom Einsatzflug zurück. Anschließend folgte die Verlegung der He 111 in den Raum Lemberg-Krosno, von wo aus die TGr. 30 zusammen mit der vollständig unterstellten I./KG 40 sowie Teilen der Kampfgeschwader 54 und 55 unter dem Kommando des Transportfliegerführers 2 bei der Versorgung der 1. Panzerarmee erfolgreich eingesetzt wurde. Die Verluste waren im

Vergleich zur Anzahl der Flüge gering. Beispielsweise verlor die Transportgruppe 30 infolge Feindeinwirkung nur zwei He 111, 14 weitere kehrten mit Beschußschäden zurück. Zwei Besatzungen stürzten infolge Bedienungsfehlern ab. Der 1. Panzerarmee gelang es dank der Luftunterstützung bis zum 10.04.1944 wieder Anschluß an die Hauptkampflinie zu erhalten. Außer den zuvor genannten He 111 H-20 Umbauflugzeugen wurde die Bauserie He 111 H-20 auch

in Form von Neubauflugzeugen, zumeist als Horizontalbomber, realisiert. Die Abwurfanlage bot die Möglichkeit bis zu 20 x 50 kg oder 9 x 250 kg, aber auch 8 x 250 kg und 1 x 500 kg mitzuführen. Als Alternative war die Beladung mit vier SC 500 oder drei SC 1000 beziehungsweise zwei SC 1400 oder einer SC 2500 jederzeit durchführbar.

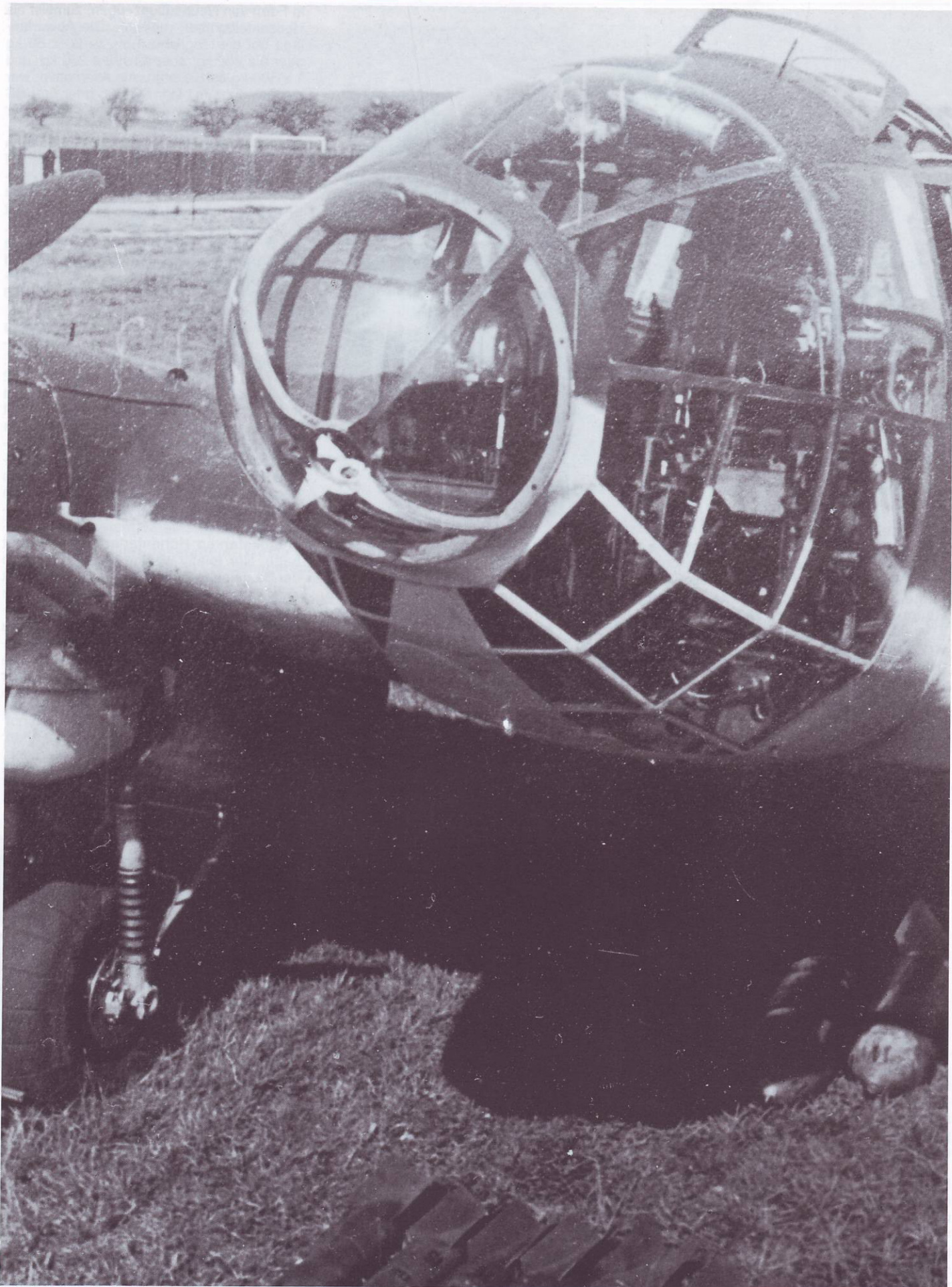
Die jeweiligen Umrüstsatz-Bezeichnungen wurden schon kurz nach der Einführung auf Rüstsatznummern abgeändert. Beispielsweise wurde so aus der He 111 H-20/R1/U3 die He 111 H-20/R3, ein Bomber mit Außen-ETC für zwei SC/SD 1000-Lasten. Als ein für die bewaffnete Aufklärung sowie für Störereinsätze im gegnerischen Hinterland durchaus geeigneter Bomber entstand ferner die He 111 H-20/R4, die zwei SC 50 am Außenrost mitführen konnte.

Den nächsten Umbau der He 111 stellte die **He 111 H-21**, die eine durchschnittliche Einsatzhöhe von 9.200 m erreichen sollte, dar. Als Versuchsmuster flogen die He 111 V52 und V53. Beide Mustermaschinen waren mit Jumo 211 F-2-Reihenmotoren ausgestattet worden und waren zunächst serienmäßige He 111 H-20. Die ersten 22 dieser Umbauflugzeuge konnten bereits vor der Fertigstellung des serienmäßigen Abgasturboladers den Verbänden übergeben werden, da man erneut auf He 111 H-20 Maschinen zurückgriff, deren Triebwerke man mit einem leistungsstarken Höhenlader nachgerüstet hatte. Nur relativ wenige Musterflugzeuge der Baureihe H-21 flogen versuchsweise mit zwei Jumo 213-Motoren. Als endgültige Ausstattung war die Motorenausführung Jumo 213 E-1 geplant. In Verbindung mit dem Hirth-Höhenlader 9-2281 sollten damit Flughöhen von 12.500 m und mehr möglich werden. Da die Abgasturbinen niemals in einer nennenswerten Anzahl ausgeliefert wurden und es mit dem Jumo 213 E zahlreiche



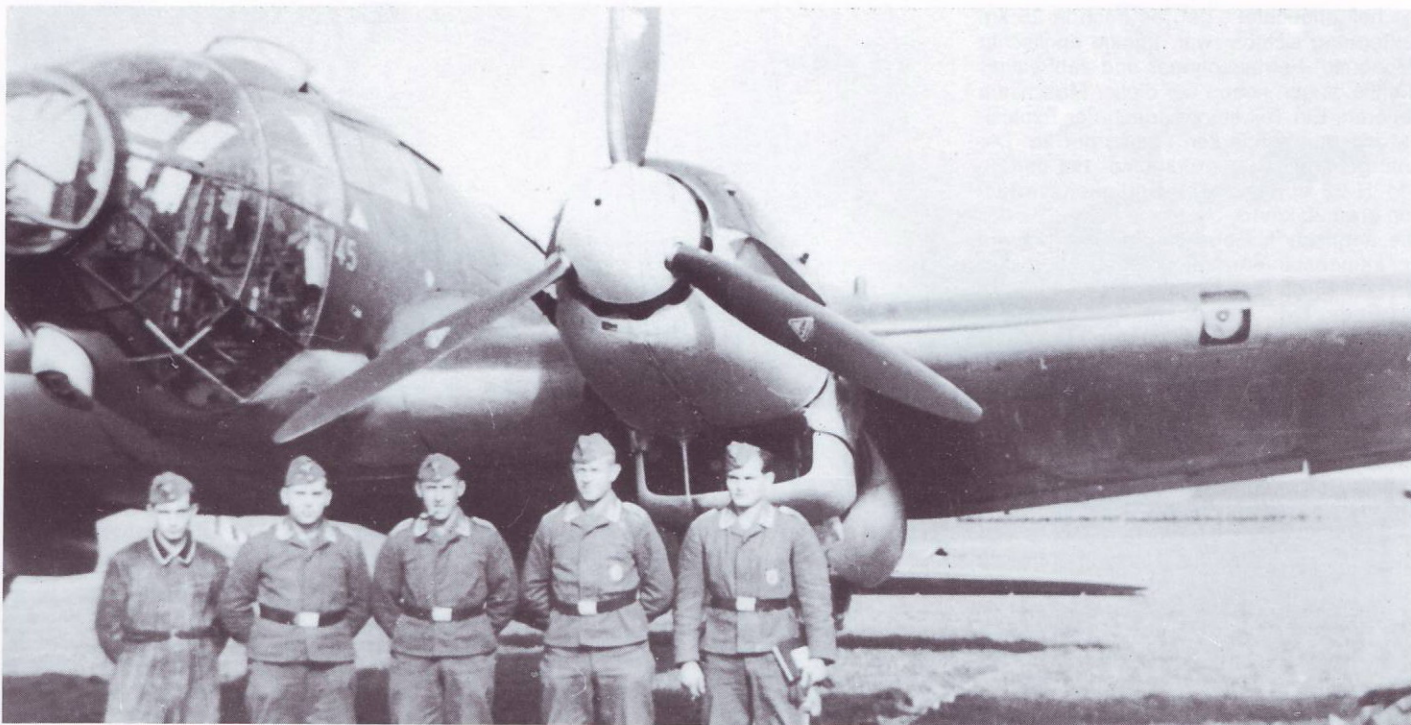
He 111 H im Einsatz an der Ostfront.

He 111 operating at the East front.



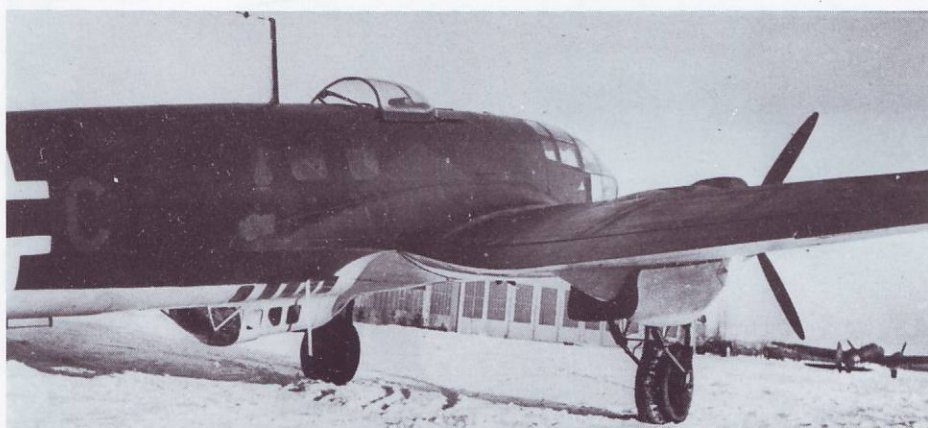
Eine für den nächsten Einsatz bereitgestellte He 111 H-3. Gut sichtbar ist das Ausstellfenster im Bereich des Flugzeugführer-Sitzes.

He 111 H-3 prepared for the next sortie. Good visible the ventipane near the pilot's seat.



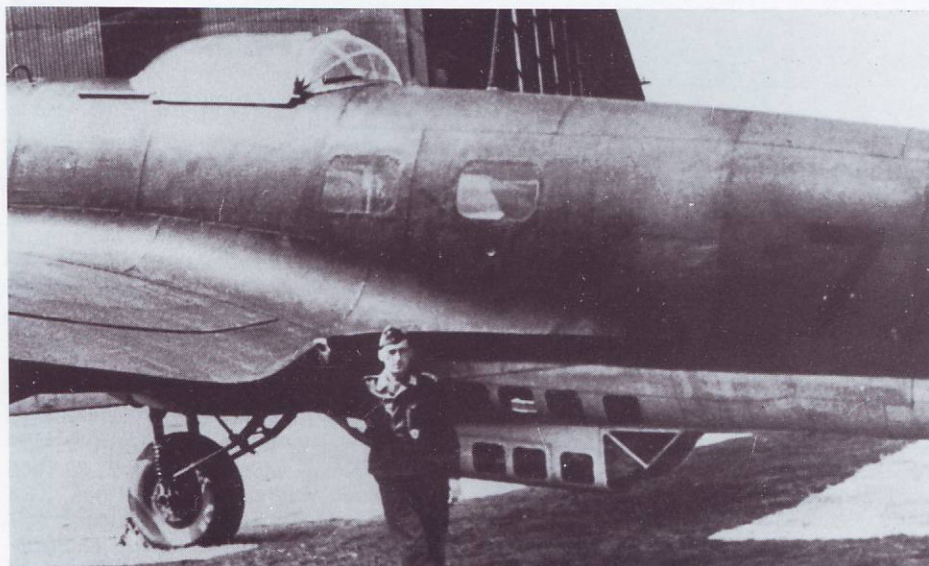
Besatzung des KG 27, die Maschine ist eine He 111 H-3 (Werk-Nr. 3345).

Crew of KG 27; the aircraft is a He 111 H-3 (s/n 3345).



Diese zunächst beim Stab der KGr. 100 eingesetzte 6N+CB erwartet die Umrüstung auf eine verstärkte Waffenanlage.

This 6N+DB, in the first place utilized by the staff of KGr. 100, is awaiting its updating with reinforced armament.



Bei der 3./Aufklärungsgruppe 121 (7A+) wurde diese He 111 H-3 ohne Fensterlafetten und mit geändertem C-Stand eingesetzt.

This He 111 H-3 without window gunmounts and altered ventral gun position had been operated by 3./Reconnaissance Group 121 (7A+).

technische Probleme und Lieferschwierigkeiten gab, mußte die He 111 H-21 in der geplanten Form entfallen. Noch im Frühsommer 1944 wurde mit der Verwendung der stärkeren Jumo 213-Triebwerke gerechnet, doch vergebens. Bei der He 111 H-21 blieb es daher zwangsläufig bei den Jumo 211 F-2 Motoren mit Höhenlader. Da auch diese nur in begrenztem Umfang zur Verfügung standen, blieb der erwartete Leistungsschub für die Weiterentwicklung der He 111 aus. Die letzten als Kampfflugzeug entwickelten und - in nennenswerter Stückzahl - in Serie umgebauten He 111-Maschinen gehörten zur Baureihe **He 111 H-22**. Diese Variante ging auf die He 111 V42, eine frühere H-11/R3/U2, zurück, die zunächst in Peenemünde eingehend erprobt worden war. Für diese Ausführung kam außer der Verwendung als Trägerflugzeug für die V1 (FZG 76 = Fi 103) auch die Verwendung als Bomber nicht in Frage. Die Maschinen wurden in Oschatz und Großenhain aus bereits vorhandenen He 111 H-16 und H-20 umgebaut. Außer der Nachrüstung von geeigneten Bombenschlössern PVC 1006 wurden Anschlußkästen für die V1 installiert und ein Teil des Höhen- wie auch des Seitenleitwerks mit Stahlblech gegen Hitzestrahlung resistent gemacht. Die Mehrzahl der so hergerichteten Maschinen flog ab 7.07.1944 bei der II./KG 53, der späteren I./KG 53. Die Besatzungen starteten in Bramsche, Jever und Rheine und brachten ihre V1-Flugbomben über der Nordsee auf den Weg zum Ziel. Hierzu starteten die Trägerflugzeuge im Abstand von nur 20 Sekunden und flogen in nur 90 m Höhe. 100 km bis 150 km vor dem Zielpunkt wurde die Geschwindigkeit von bislang 275 km/h auf 320 km/h erhöht und die Flughöhe auf 400 m gesteigert. Zuvor waren die V1-Triebwerke elektrisch vorgeheizt worden. Nach der Zündung des Pulsrohres mußte die Abwurfkast noch mit laufendem Strahlrohr für zehn Sekunden am ETC gehalten und konnte dann ausgelöst werden. Durch den Strahl des Triebwerkes wurde das Trägerflugzeug

Iso hell erleuchtet, daß es noch in 25 km Entfernung sichtbar war. Infolge englischer "Mosquito"-Fernnachtjäger und zahlreicher Unfälle gingen knapp 80 dieser Maschinen verloren. Ein Teil stürzte nach der Explosion der untergehängten Flugkörper ab. Die untergehängte V1 verursachte bei der He 111 H-22 einen Geschwindigkeitsverlust von etwa 20 km/h.

Die englischen Gegenmaßnahmen sowie der immer stärkere Kraftstoffmangel bereiteten schließlich dem Nachteinsatz mit der V1 ein Ende. Der verbliebene, recht geringe Restbestand an umgerüsteten He 111 H wurde von Norddeutschland in den Bereich der Luftflotte 6 (Ostfront) verlegt.

Die wohl letzte, noch realisierte Ausführung, des Heinkel-Bombers stellte die **He 111 H-23** dar. Hierbei handelte es sich um eine weitere Sonderversion und zugleich um eine Abwandlung der He 111 H-20, mit der kleine Gruppen (bis zu acht Mann und ein bis zwei Versorgungsbomben) bei Nacht über bereits vom Gegner besetztem Gebiet abgesetzt werden sollten. Da für den Einsatz von Fallschirmagenten beim KG 200 eine Vielzahl anderer Maschinen, teilweise auch alliierten Ursprungs bereitstand, wurde die Mehrzahl der H-23 als Nachtbomber, zurückgerüstet. Außer als Bomber über der Ostfront wurden Einsätze zur Versorgung von Kowel (März-/April 1944), sodann bei der 1. Panzerarmee und im April 1944 in Tarnopol durchgeführt. Im Juli 1944 hatten Schleppgespanne Nachschub zur bedrängten 12. Panzerdivision gebracht.

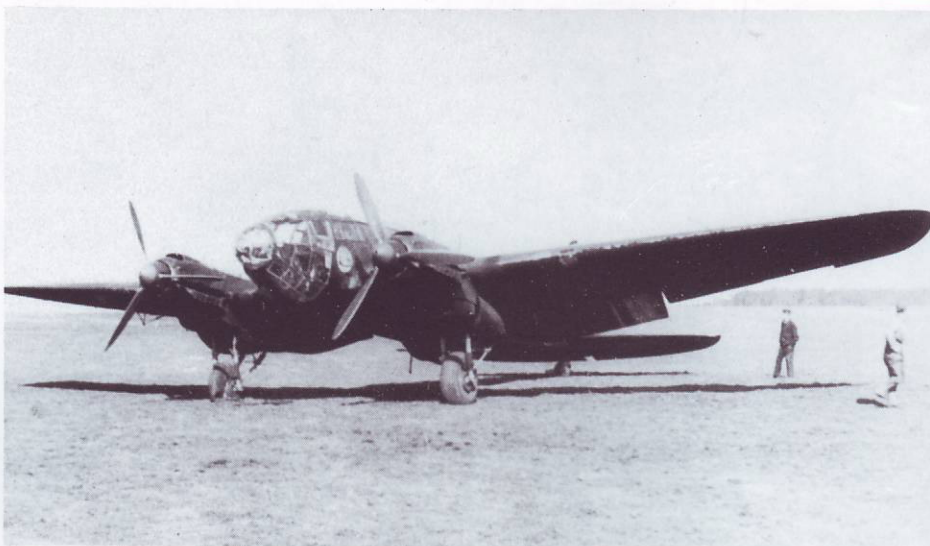
Am 10.01.1945 vermerkt die Einsatzbereitschaftsmeldung der Luftwaffe die mit der He 111 ausgestattete Verbände und vorhandenen Maschinen wie folgt:

- Stab KG 4	1
- I./KG 4	25
- II./KG 4	23
- III./KG 4	24
- IV./KG 4	14
- Stab KG 53	1
- I./KG 53	37
- II./KG 53	33
- III./KG 53	30
- IV./KG 55	14

Zusätzlich war die He 111 bei zahlreichen kleineren Einheiten anzutreffen. Die Verlustmeldungen vom Januar und Februar 1945 ergeben, daß sich allein folgende He 111-Verbände und Einheiten im Bereich der Luftflotte 6 im Einsatz befunden haben:

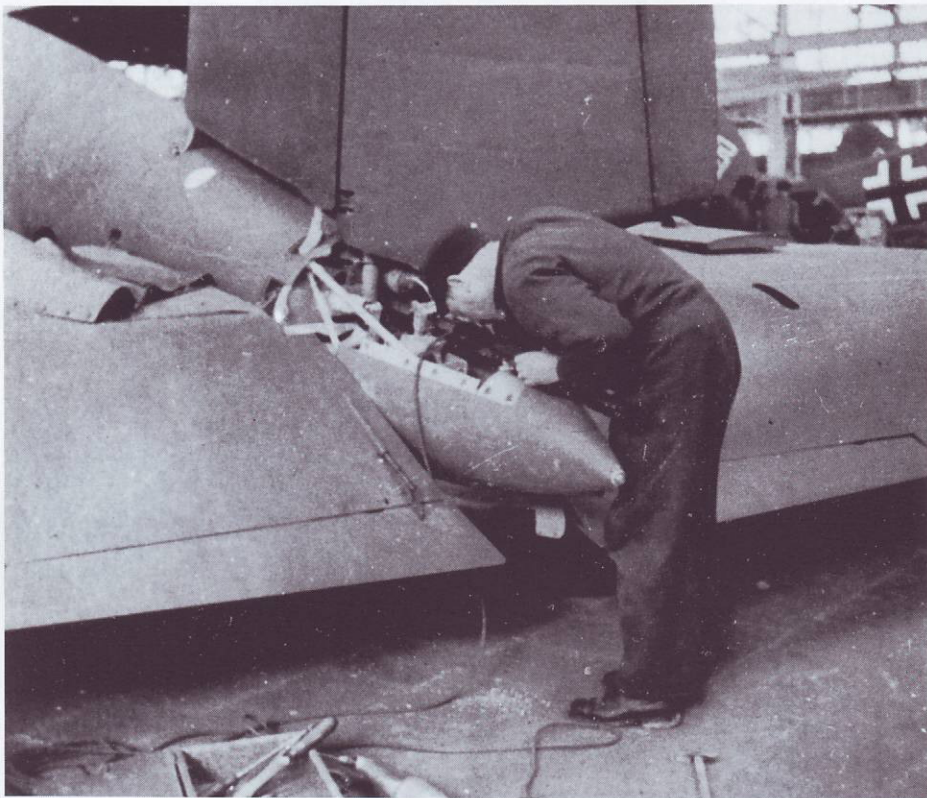
- Fliegerverbindungsgeschwader 2
- Frontwetterstaffel Luftflotte 3
- IV./Transportgeschwader 4
- Transportgruppe 30 (TGr. 30)
- I. und III./Kampfgeschwader 4 (KG 4)
- 14. (Eisenbahnbekämpfungsstaffel)/KG 27
- II./Kampfgeschwader 53 (KG 53)
- 14. (Eisenbahnbekämpfungsstaffel)/KG 55
- I./Kampfgeschwader 200 (KG 200)
- Kurierstaffel des Oberkommandos des Heeres (OKH)
- Schleppergruppe 1
- Stab Nahauflärungsgruppe 3 (NAG 3)

Die beiden letzten Großunternehmungen, bei denen He 111 in größerer Zahl zum Einsatz gelangten, erfolgten kurz vor Kriegsende bei der Versorgung der eingeschlossenen "Festungen" Budapest und Breslau. Zwischen dem 28.12.1944 und dem 15.02.1945 wurde der Kessel von Budapest von Ju 52 (III./TG 2 und III./TG 3), Do 17



Eie He 111 H-3 des KG 100 mit nachtschwarzem Sichtschutzanstrich.

A He 111 H-3 of KG 100 with night-black camouflage paintcoat.



Erstmals kam der MG 17-Starreinbau im Hecksteiß bei der Baureihe H-3 zum Einsatz.

Version H-3 was the first one equipped with a fixed tail machinegun type MG 17.

und Ju 87 (I./LLG 2) sowie der He 111 mit DFS 230 versorgt. Außerdem kam es zum Abwurf von Verpflegungs- und Nachschubkanistern von den eingesetzten He 111 H des KG 4 (Major Graubner) aus. In der letzten Einsatznacht (15.02.1945) wurden drei Ju 52 und neun He 111 eingesetzt. Wegen der aussichtslosen Lage wurde die Luftversorgung am 16.02.1945 eingestellt und die He 111 zusammen mit den verbliebenen Ju 52 nach Dresden-Klotzsche verlegt, um anschließend über Breslau, Glogau, Graudenz und Posen zum Einsatz zu kommen.

Bei einem ersten Einsatz wurden dort 60 He 111 H bereitgestellt. Um die eingeschlossenen Truppenteile, bei schlechtem Wetter oder bei Nacht, selbst im Blindflug versorgen zu können, wurde noch am 27.02.1945 angeordnet, vorerst eine Staffel des KG 4 mit dem FuG 200 und dem Kenngerät FuG 225 "Biene" auszurüsten. Infolge des Kraftstoffmangels mußten im März 1945 die an der Luftversorgung beteiligten III./KG 53 sowie die 14.(Eis)/KG 55 aufgelöst werden. Beispielsweise warfen am 22.03.1945 insgesamt 22 He 111 des KG 4 nacheinander



Eine He 111 H-3 des KG 27 an der Ostfront.

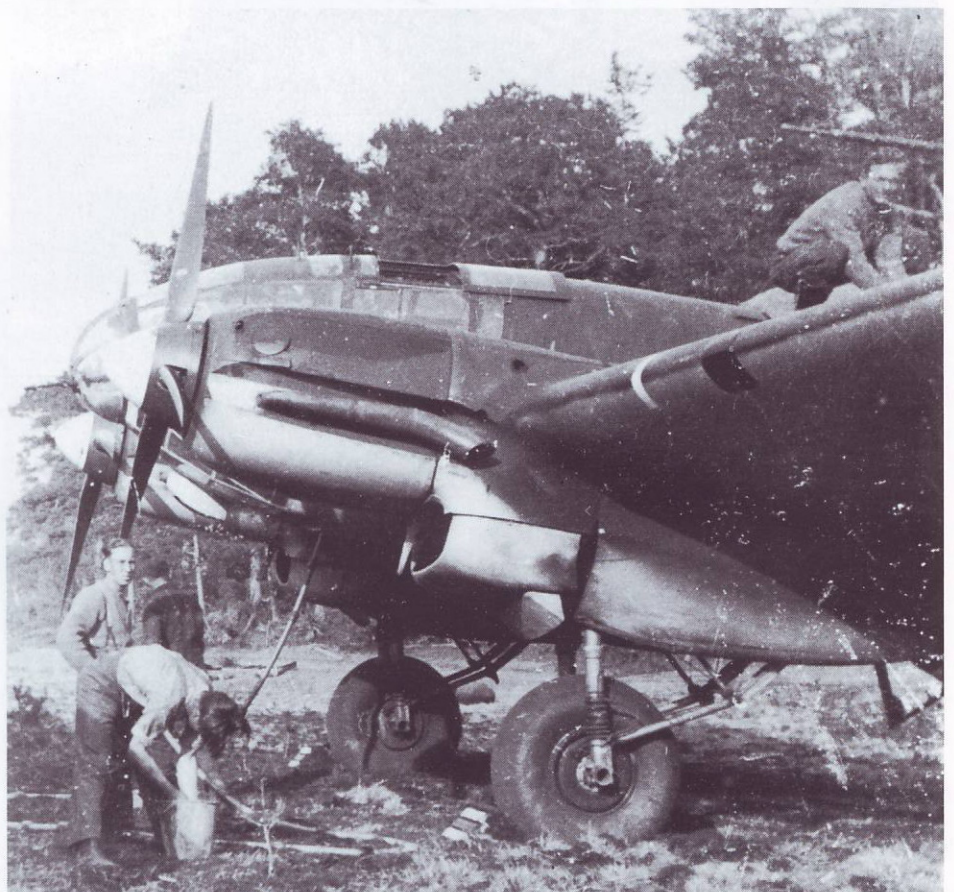
A He 111 H-3 of KG 27 at the East front.

104 Versorgungsbehälter über der von der Roten Armee eingeschlossenen "Festung Breslau" ab. Von den im Schlepp zum Ziel gebrachten Go 242 wurde einer von drei von der sowjetischen Flak abgeschossen, außerdem ging eine von drei DFS 230 zu Bruch. Über der "Festung Glogau" lösten die Besatzungen von dreizehn He 111 H ferner 72 Versorgungsbehälter mit 12.100 kg Munition aus. Im April 1945 wurden Ju 52 der Lufthansa sowie zwei He 111-Staffeln der III./KG 4 fast bis in die letzten Kriegstage im Osten zu Versorgungsflügen herangezogen.

Kurz vor Kriegsende standen für die noch mit der He 111 ausgerüsteten Verbände und Staffeln Transport- und Versorgungseinsätze im Mittelpunkt des Einsatzgeschehens, teilweise auch nur mit einigen wenigen Maschinen; jedenfalls soweit es die Treibstofflage und der Ersatzteilnachschub erlaubte. Der letzte nachweisbare He 111-Einsatz im Bereich der "Festung Breslau" erfolgte am 27.04.1945 und brachte 24.120 kg an Nachschubgütern ins Kampfgebiet. Im Bereich der Luftflotte Reich gab es, wenige Wochen zuvor, am 9.04.1945 außer einzelnen He 111 des KG 200 keine weiteren Maschinen dieses Typs. Bei der Luftflotte 6 waren als Restteile der beiden Kampfgeschwader KG 4 und KG 53 noch knapp 30 Maschinen bedingt verfügbar:

- Stab KG 4	1
- I./KG 4	27
- 8./KG 4	4
- 7./KG 53	4

Aus dem sonstigen Bestand an He 111 wurden zwei Schlepp- und Transportgruppen gebildet. Von diesen war die "Gruppe Uhl"



Einsatz der KG. 100 im Osten, hier eine He 111 H-3 des Verbandes.

KGr. 100 operating in the East, here one of the unit's He 111 H-3.



Bild oben: Einsatzvorbereitung vor einem Feindflug in Russland.
Preparing for a sortie in Russia.



Bild mitte: Beladung einer He 111 H-5 mittels Ladestock. Die Abwurfbewaffnung bestand aus vier ESAC-Schächten und einem PVC 1006.
Bombing-up a He 111 H-5 using a bomb lifting device. The bomb load was carried in four ESAC bomb containers and one PVC 1006.



Bild unten: Trefferanlage bei einem Angriff auf rückwärtige Verkehrsverbindungen.
Impacts during an attack on rear traffic facilities.

in Rerik an der Ostsee (östl Wismar) und bei der "Gruppe Herzog" in Hohenmuth (nördöstlich von Prag) am 30.04.1945 zur Versorgung von Berlin und Breslau mit der Go 242 sowie der DFS 230 im Einsatz. Die "Gruppe Uhl" zog sich schließlich, am 4.05.1945 zum Teil nach Eggebeck/Holstein zurück.

Von der He 111 wurden zwischen 1939 und der Einstellung der Produktion etwa 5.656 Maschinen gebaut. Insgesamt sind etwa 7.000 aller Baureihen hergestellt worden. Von 1935 bis zum 31.12.1941 verließen mehr als 2.000 der Heinkel-Bomber die Fertigung. Im Jahr 1942 wurden allein 1.337 und im folgenden Jahr 1.405 Maschinen hergestellt. Bis die Produktion 1944 eingestellt wurde, folgten nochmals 756 He 111 H. Der Nachbau der He 111 erfolgte bei Arado in Brandenburg, Dornier in Wismar, bei Junkers in Schersieben sowie bei ATG in Leipzig.

Als der Krieg zu Ende war, fanden die Sieger bei der Zählung des Beutematerials im Mai 1945 noch 274 zerstörte He 111, weitere zwölf standen in Dänemark sowie vier in Norwegen. Kaum eines der Flugzeuge war noch einsatzfähig. Lediglich in Eggebeck waren etwa zehn He 111 H der verschiedensten Ausführungen vorhanden, die ver-

mutlich zur Gruppe Uhl gehört hatten. Als abtransportierbares Beutegut kamen diese Maschinen, zumindest für die westlichen Alliierten, nicht mehr in Frage.

In der Tschechoslowakei (unter der Bezeichnung LB 77) wurden jedoch einige von der Luftwaffe zurückgelassene He 111 als Verkehrs- oder Kampfflugzeuge hergerichtet und noch für einige Jahre geflogen.

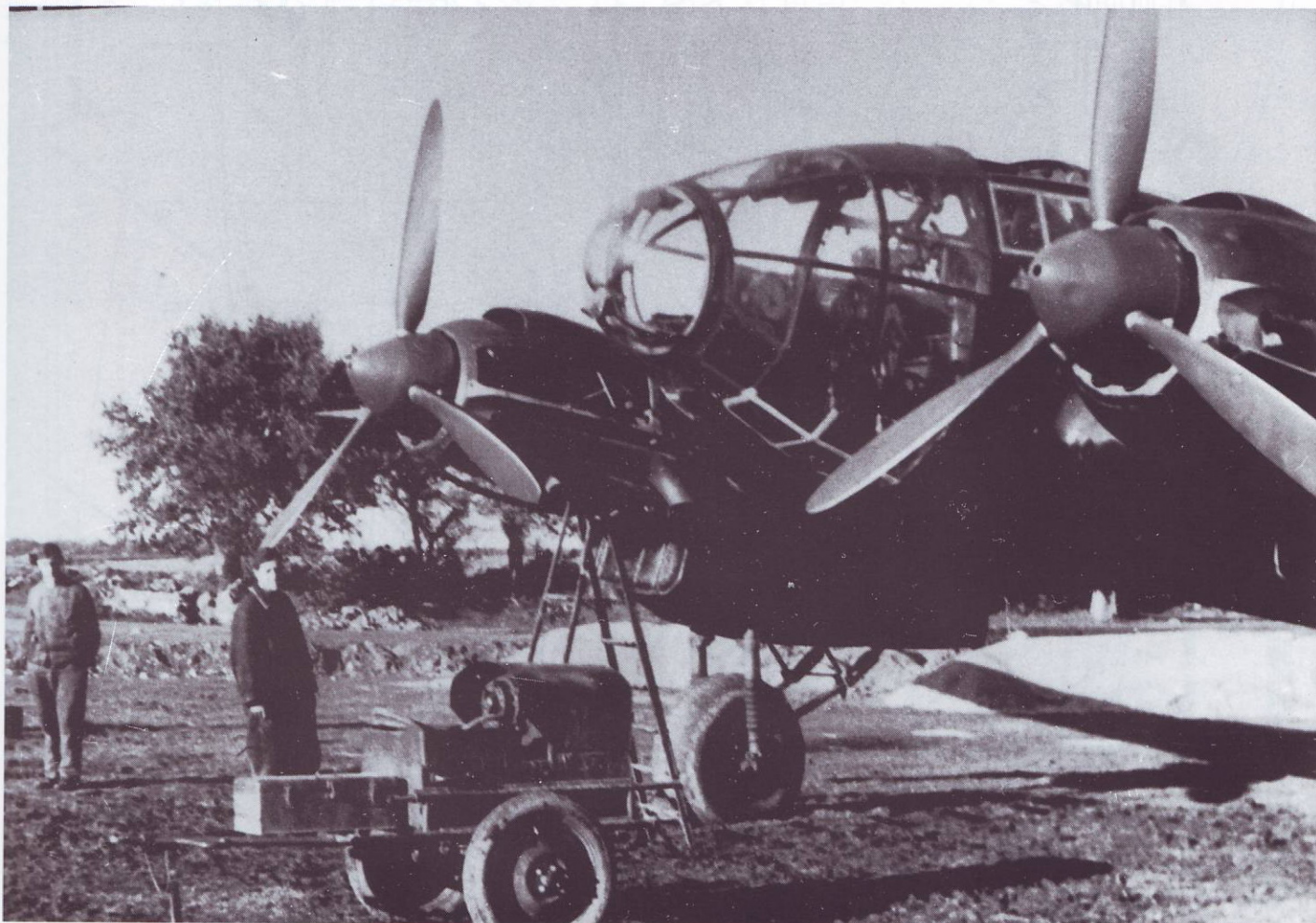
In der früheren UdSSR wurden während des Krieges mehrere He 111 in mehr oder minder flugfähigem Zustand erbeutet. So wurde der Rumpf der 1T+KX im Spätherbst 1941 in den Straßen Moskaus gezeigt. Eine andere He 111 (1H+AK), sie gehörte zum Bestand des KG 26, geriet am 17.12.1941 bei Kalinin in die Hand der Roten Armee. Außerdem wurde eine He 111 H-11 mit Jumo 211 F-1 Motoren von der Erprobungsstelle NII VVS praktisch getestet. Die Maschine wurde später als Schleppflugzeug für einen Antonov A-7 Lastensegler verwandt, mit dem Nachschub für im Baltikum operierenden Partisanengruppen herangeschafft wurde. Am 25.03.1943 wurden eine He 111 H-6 sowie eine H-11 durch die Erprobungsstelle NII-VVS im Fluge erprobt und anschließend in Moskau zur Schau gestellt. Am 2.08.1944 wurde eine slowakische He 111 H-10 (WerkNr. 5313) erbeutet am, 7.02.1945 folgte die WerkNr. 701678.

Bei der RAF wurden mindestens zwei He 111 während des Krieges getestet. Eine dritte Maschine war am 14.02.1942 versehentlich auf dem RAF-Platz Dresden gelandet. Die Besatzung hatte ihren Irrtum noch



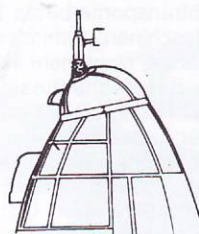
Die He 111 H-4 war mit Bombenschächten dank zweier PVC 1006 für die Mitnahme schwerer Abwurflasten ausgelegt.

Instead with ESAC magazines the He 111 H-4 was equipped with two ETCs to carry heavy bomb loads.

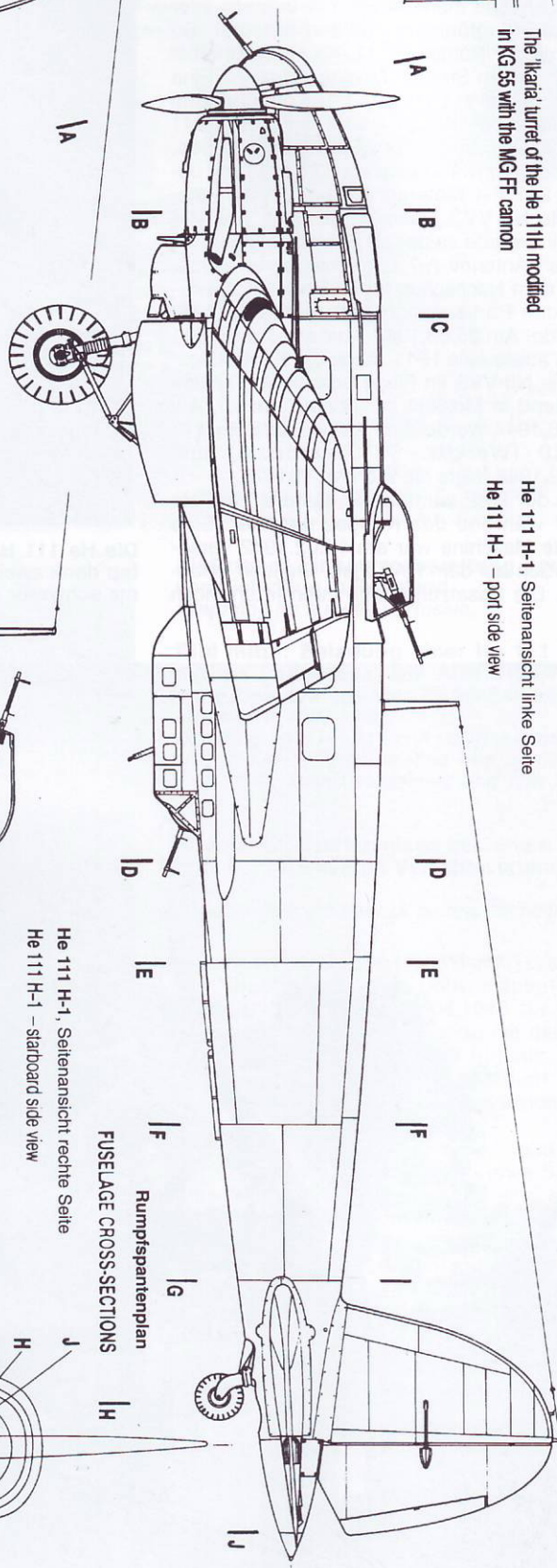


Zur II./KG 27 gehörte diese He 111 H-3. Im Vordergrund ein Anlaßwagen.

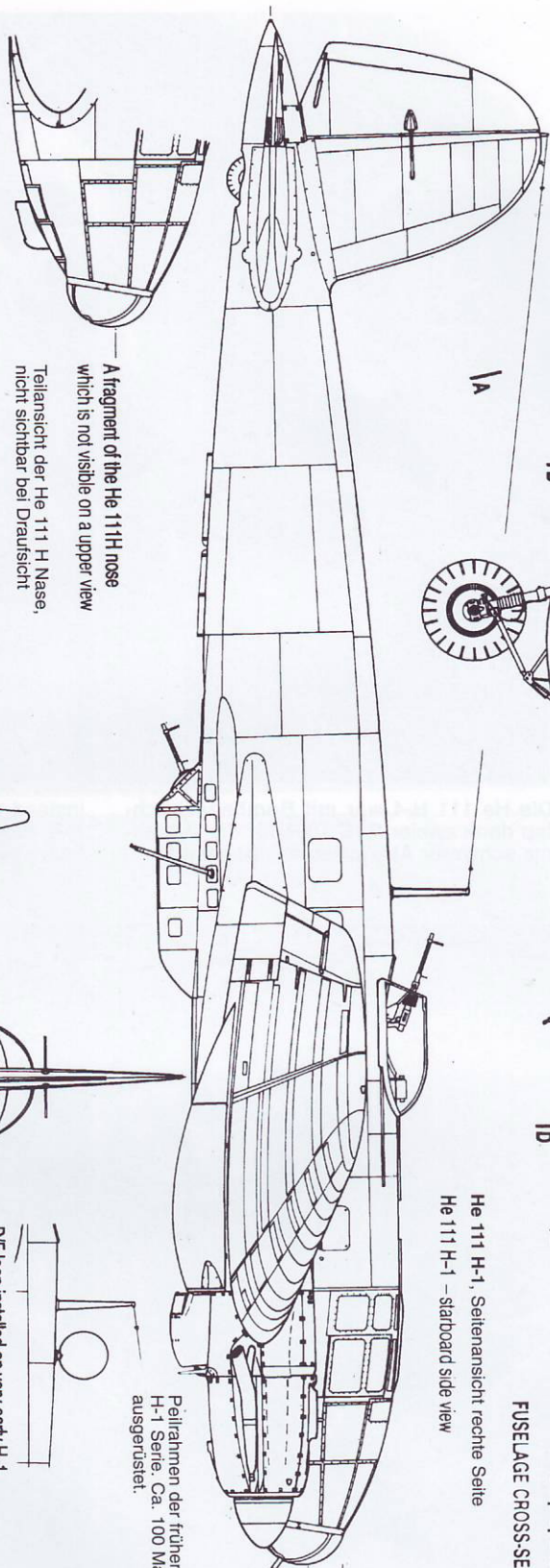
This He 111 H-3 belonged to II./KG 27. Depicted in foreground a starting-cart.



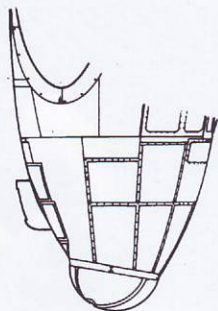
"Ikaria" Stand mit MG FF, Truppenmodifikation im KG 55.
The 'Ikaria' turret of the He 111H modified in KG 55 with the MG FF cannon



He 111 H-1, Seitenansicht linke Seite
He 111 H-1 - port side view



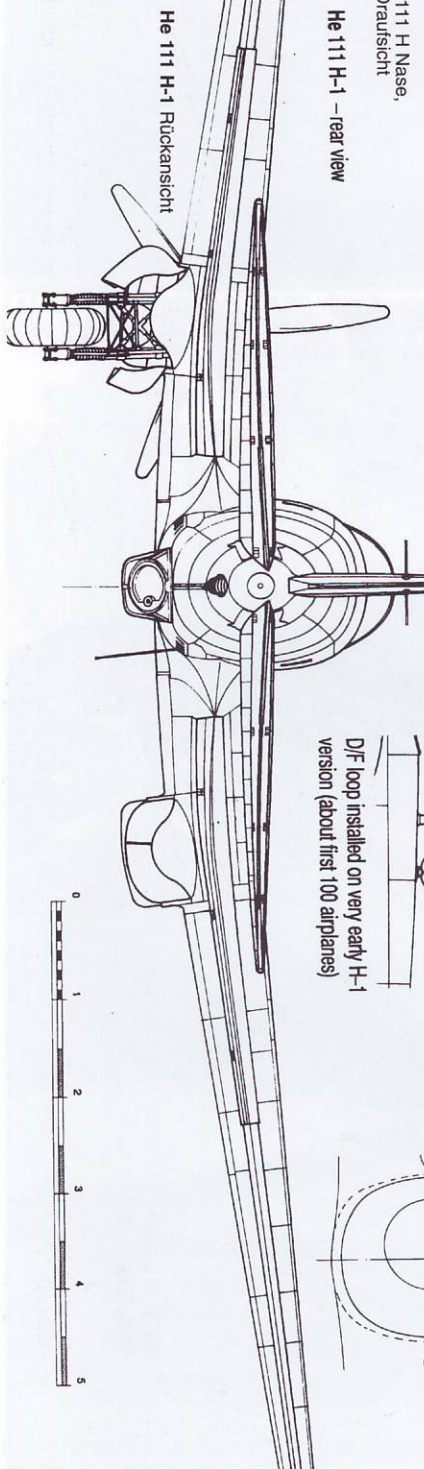
He 111 H-1, Seitenansicht rechte Seite
He 111 H-1 - starboard side view



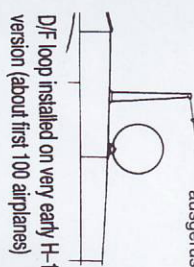
A fragment of the He 111H nose which is not visible on a upper view
Teilansicht der He 111 H Nase, nicht sichtbar bei Draufsicht

He 111 H-1 - rear view

1/72 scale
Drawn by Robert Michulec and Witold Hazuka
Traced by Witold Hazuka

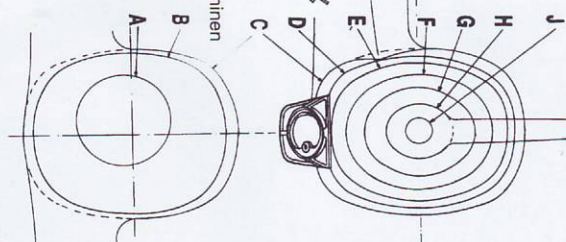


He 111 H-1 Rückansicht



D/F loop installed on very early H-1 version (about first 100 airplanes)

Peilrahmen der frühen H-1 Serie. Ca. 100 Maschinen ausgerüstet.

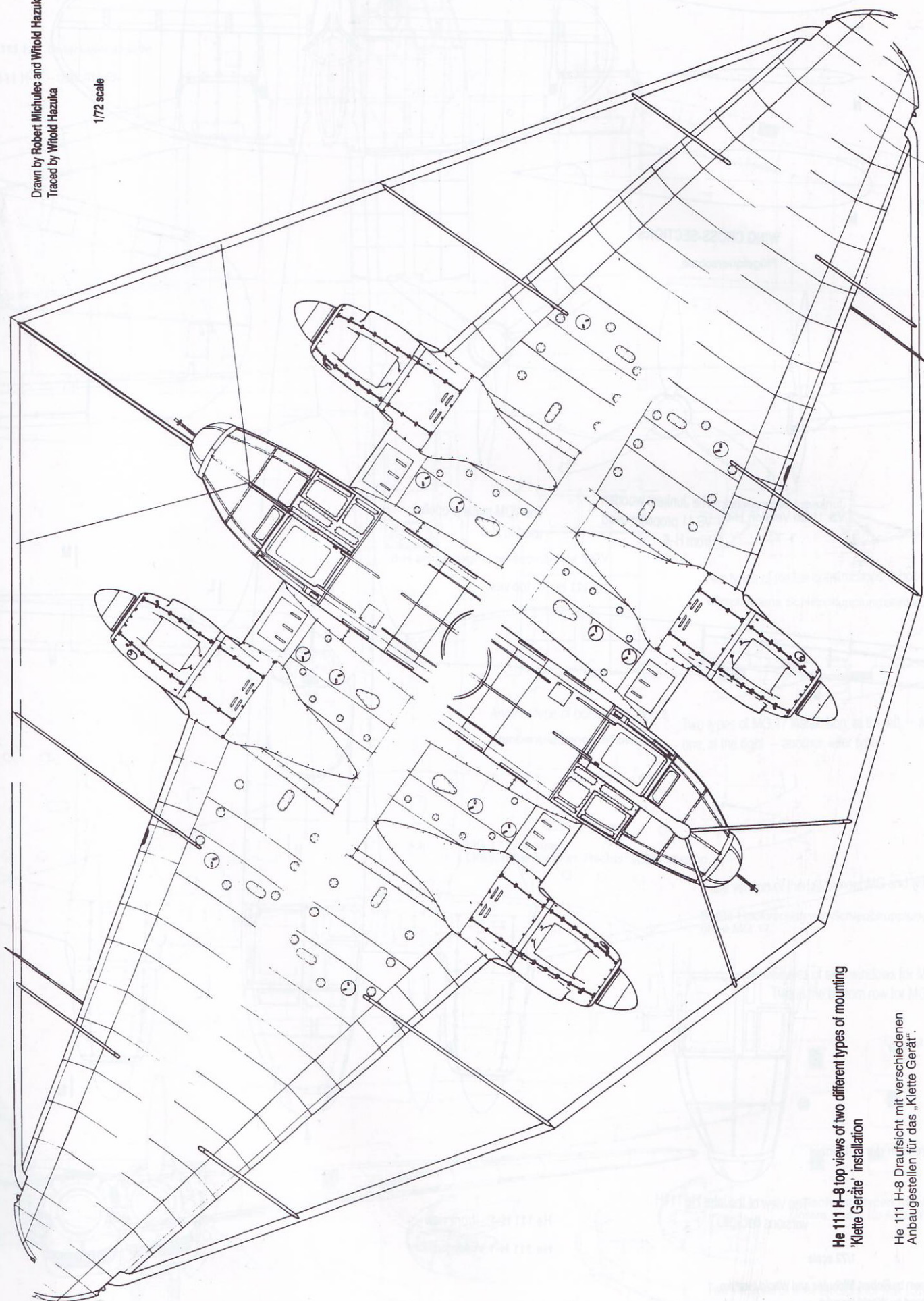


Rumpfsparantenplan
FUSELAGE CROSS-SECTIONS



Drawn by Robert Michulec and Witold Hazuka
Traced by Witold Hazuka

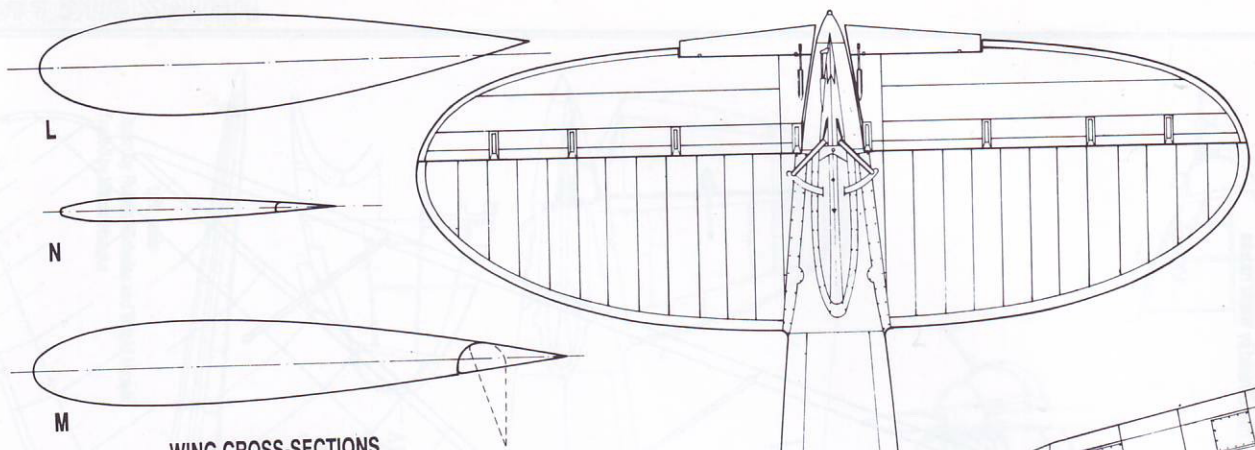
1/72 scale



He 111 H-8 top views of two different types of mounting
"Klette Geräte" installation

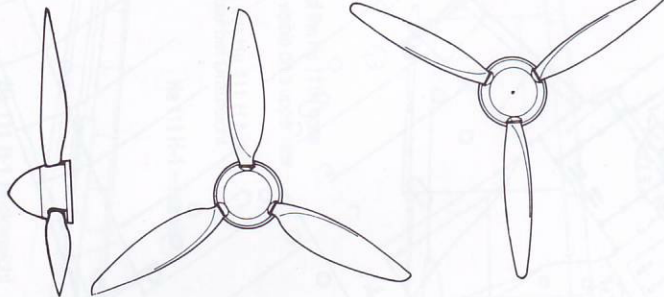
He 111 H-8 Draufsicht mit verschiedenen
Anbaugestellen für das "Klette Gerät".

Heinkel 111 H-1



WING CROSS-SECTIONS

Flügelquerschnitt



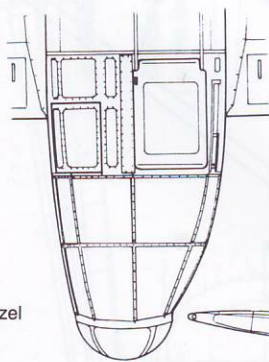
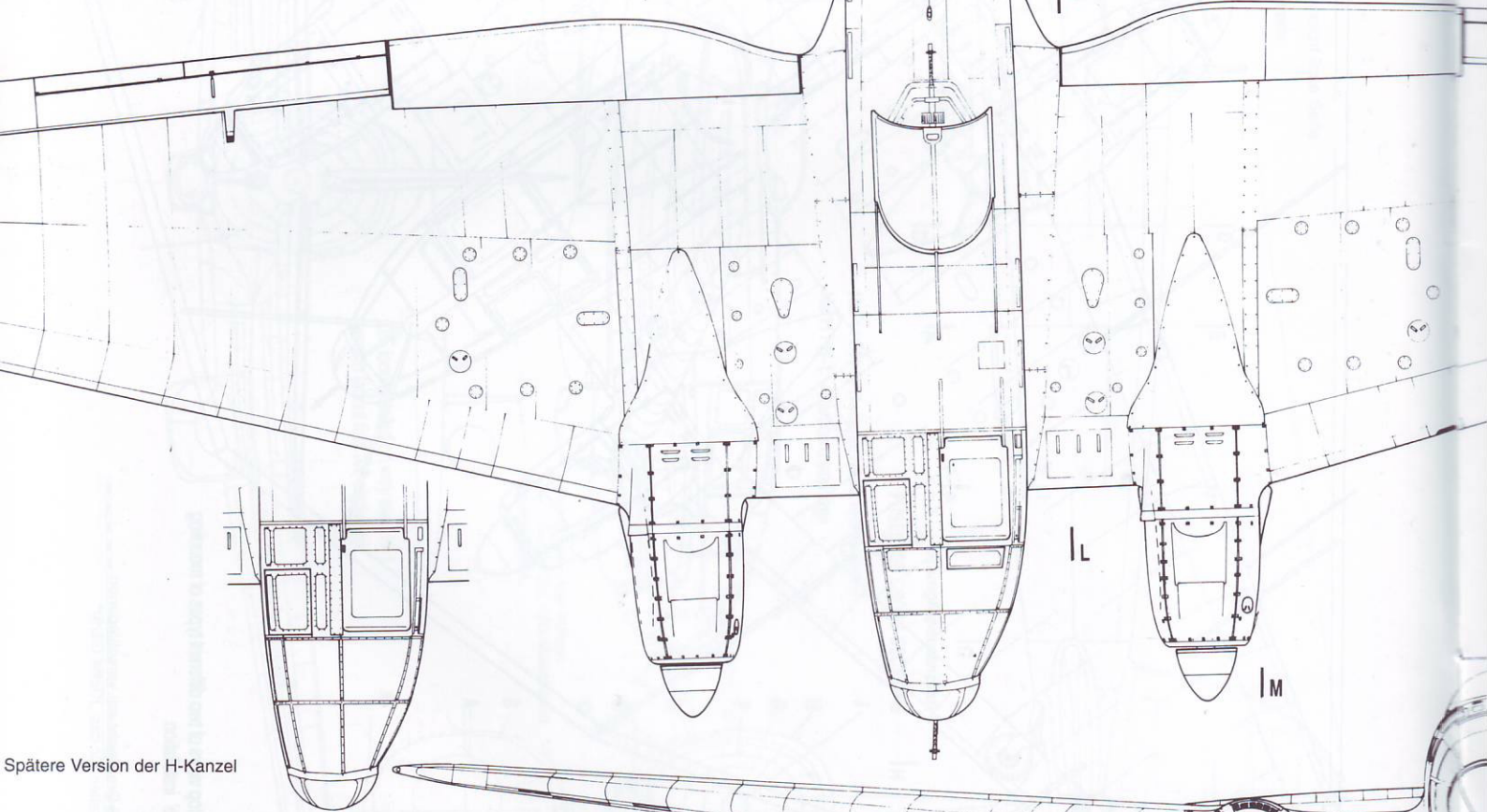
Junkers Holzpropeller
VS 11 ab Version H-6

The Junkers wooden
VS 11 propeller used
from H-6

The VDM metal propeller
used to H-5

VDM Metallpropeller, angebaut bis H-5

He 111 H-1 – top view



Top view of the later He 111H
versions cockpit

He 111 H-1 – front view

He 111 H-1 Vorderansicht

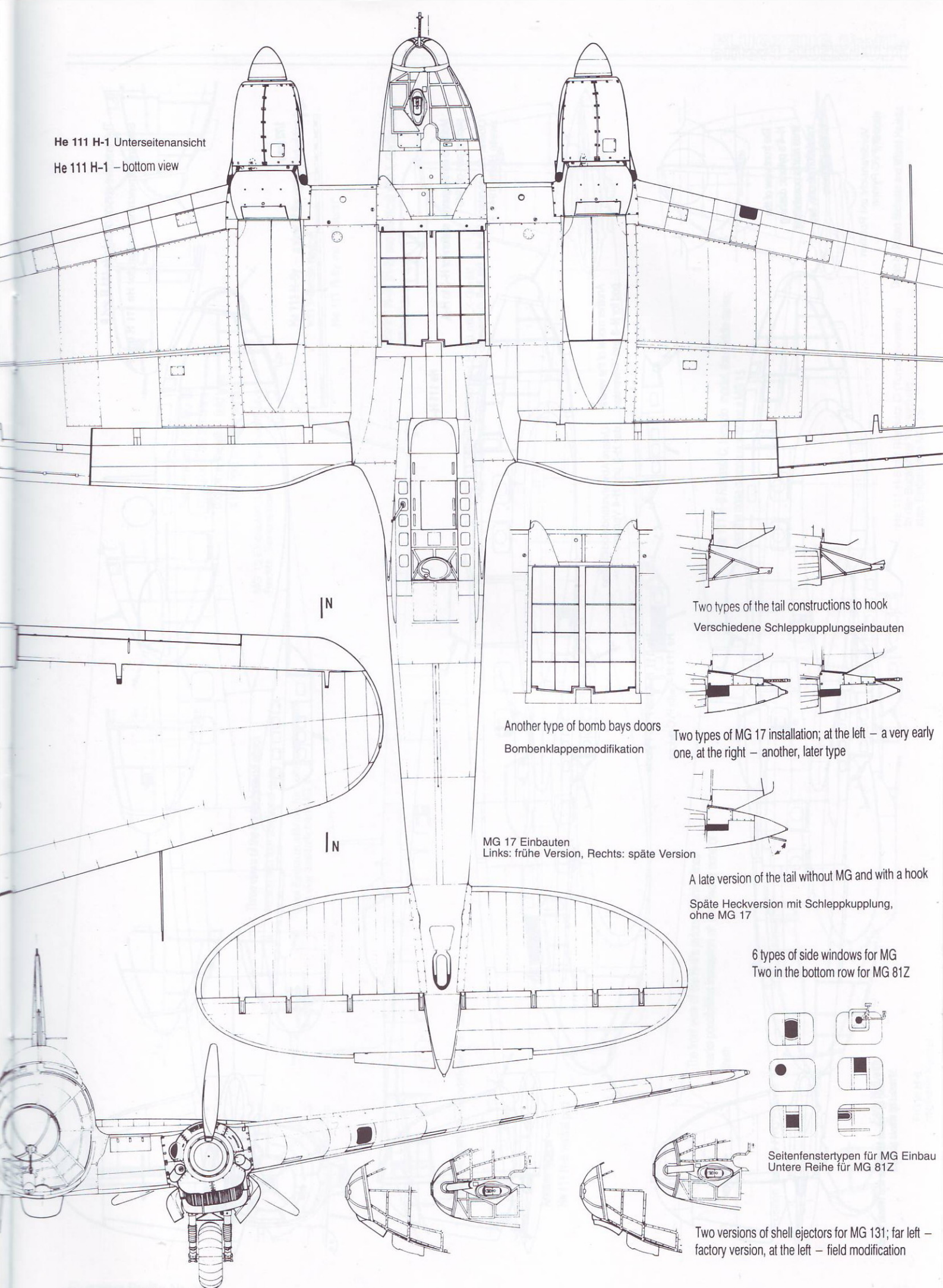
1/72 scale

Drawn by Robert Michulec and Witold Hazuka
Traced by Witold Hazuka

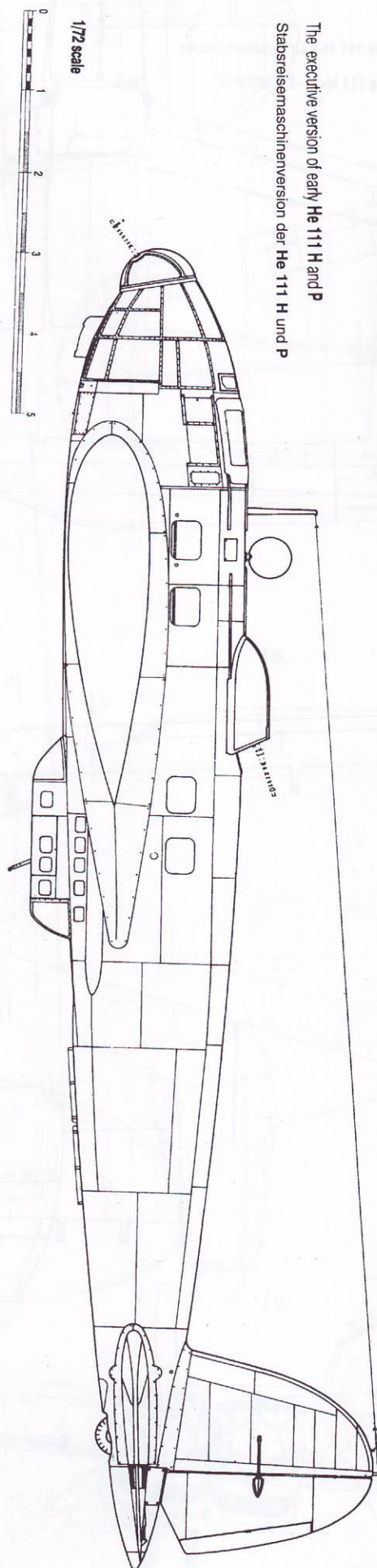


He 111 H-1 Unterseitenansicht

He 111 H-1 – bottom view



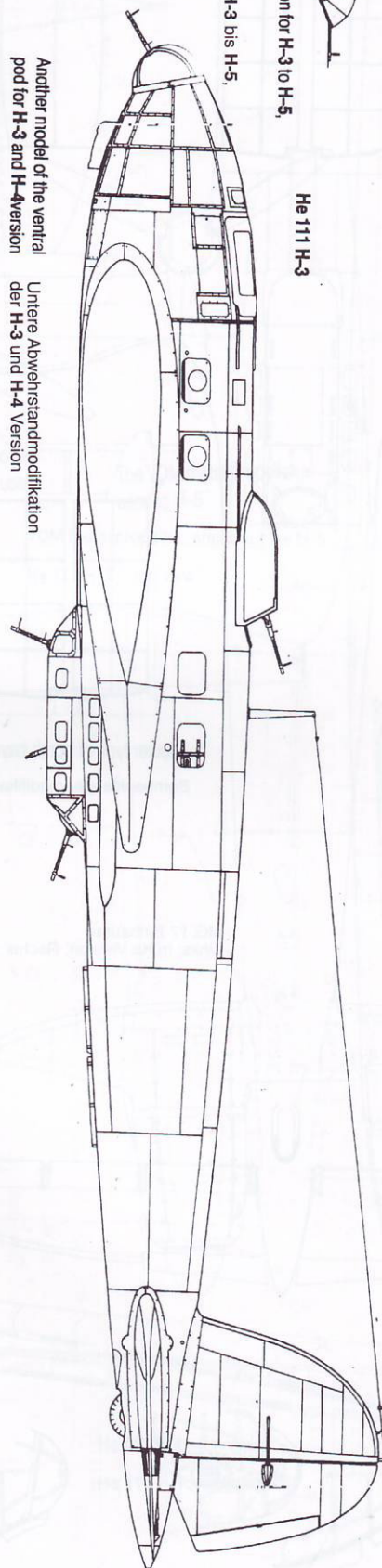
The executive version of early He 111 H and P
Stabsreisemaschinenversion der He 111 H und P



He 111 H-3

Modified dorsal gunner station for H-3 to H-5,
second part of 1940
Oberer Abwehrstand für H-3 bis H-5,
zweite Hälfte 1940

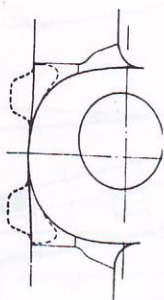
Another model of the ventral
pod for H-3 and H-4 version
Untere Abwehrstandmodifikation
der H-3 und H-4 Version



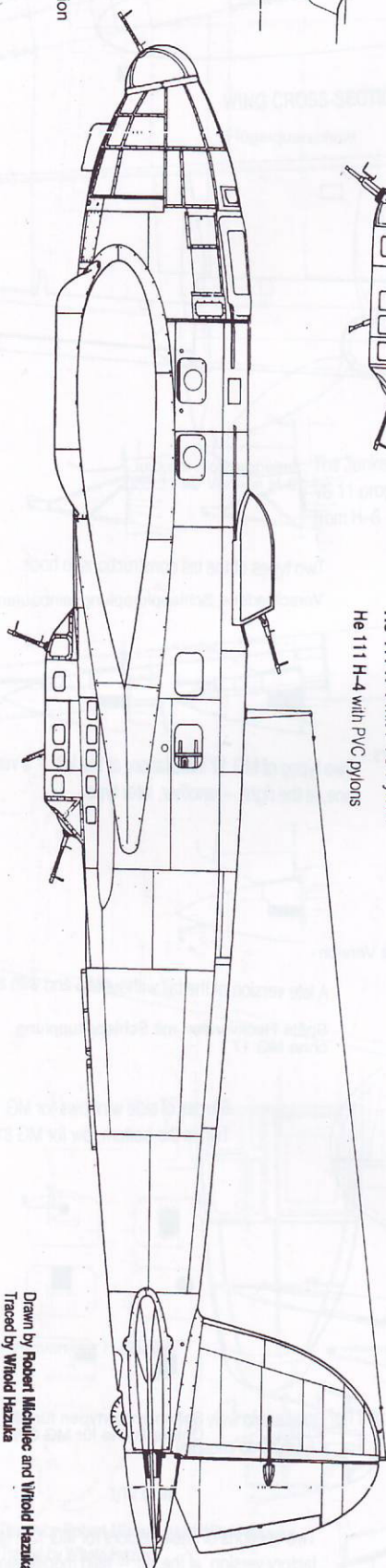
He 111 H-4 mit PVC pylone
He 111 H-4 with PVC pylons



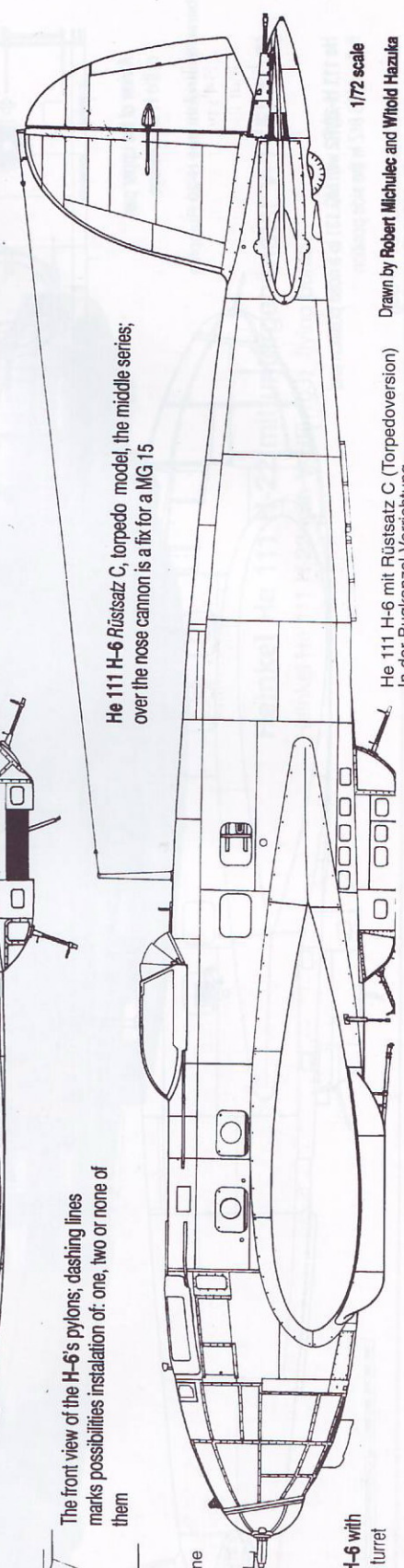
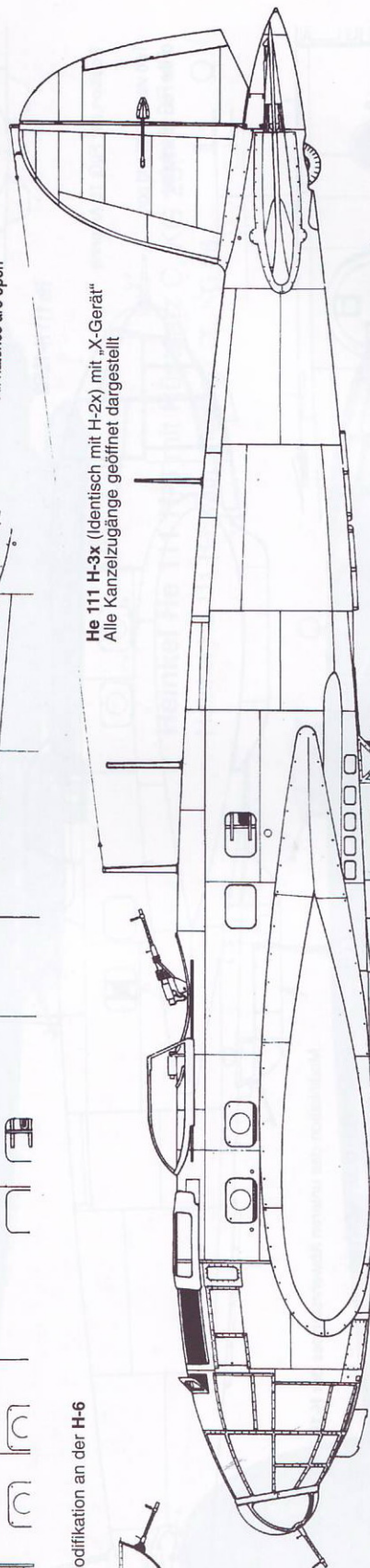
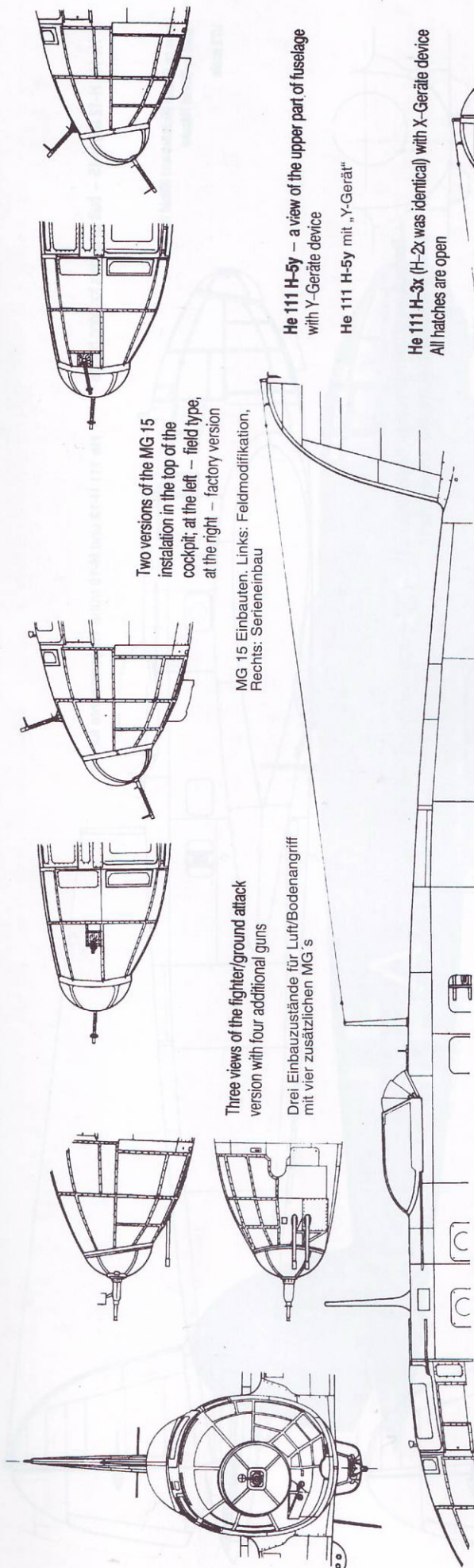
The front view of the
H-4's pylons; dashed
lines marks possibilities
installation of: one, two
or none of them



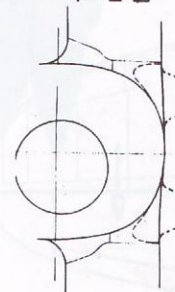
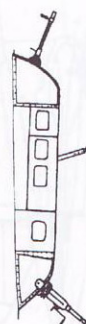
Vorderansicht mit Position
der PVC Pylone



Drawn by Robert Michulec and Witold Hazuka
Traced by Witold Hazuka



Untere Abwehrstandmodifikation an der H-6



Frühe H-6 mit Ikaria Kanzel

He 111 H-6 mit Rüstsatz C (Torpedoversion) in der Bugkanzel Vorrichtung zum Einbau des MG 15

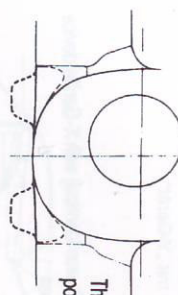
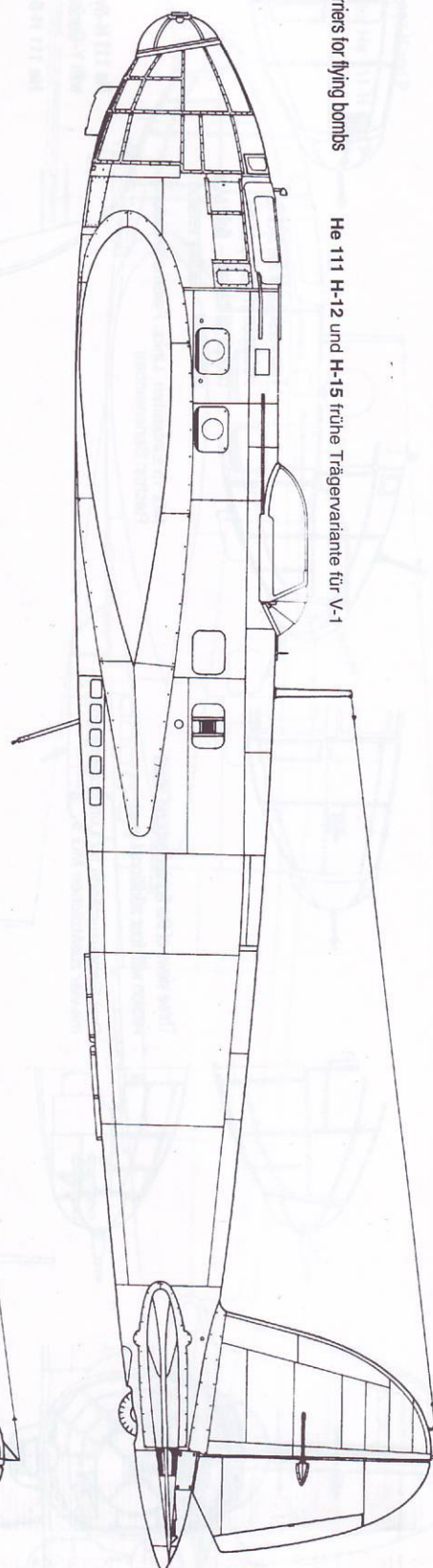
1/72 scale

Drawn by Robert Michulec and Witold Hazuka

He 111 H-12 and H-15 – built as carriers for flying bombs

He 111 H-12 und H-15 frühe Trägervariante für V-1

Drawn by Robert Michulec and Witold Hazuka
Traced by Witold Hazuka
1/72 scale



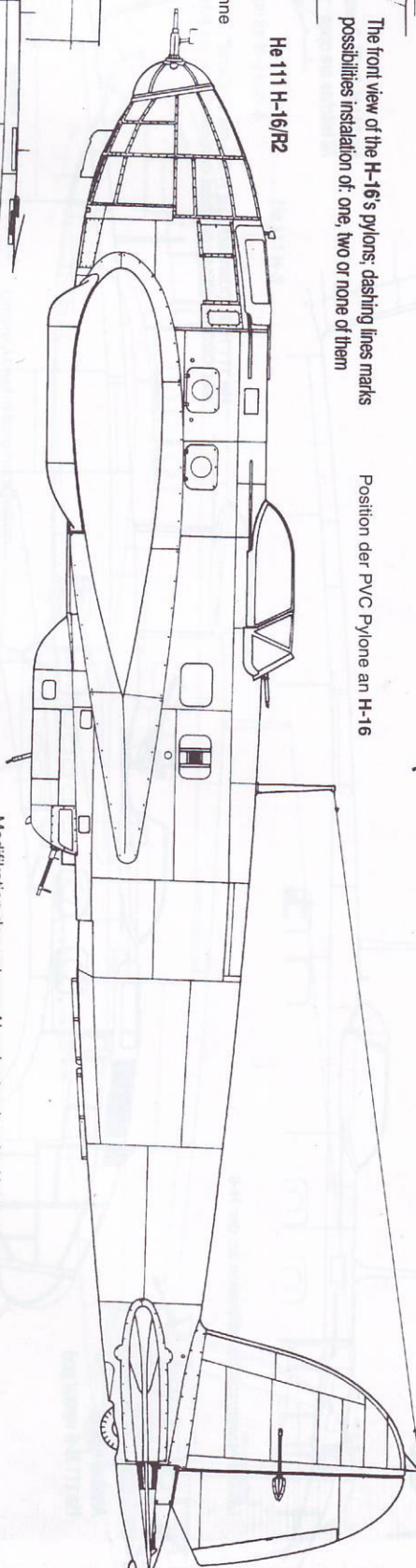
The front view of the H-16's pylons; dashed lines marks possibilities installation of: one, two or none of them

Position der PVC Pylone an H-16

He 111 H-16/R2

Position der FuG 16 Antenne

Two views, front and port, of the FuG 16 antenna

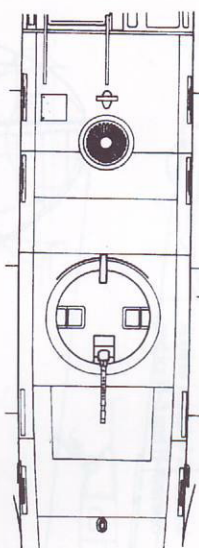


Modifikation des unteren Abwehrstandes der H-16

Another model of the ventral pod for H-16 version



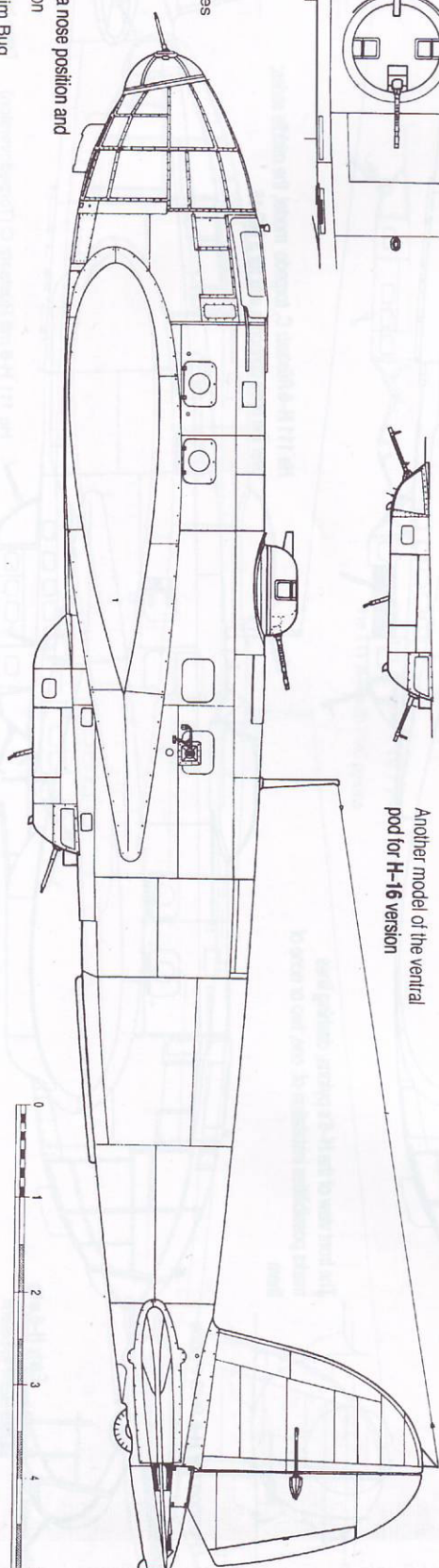
A view of the upper part of the H-20 fuselage



Oberseitenansicht des H-20 Rumpfes

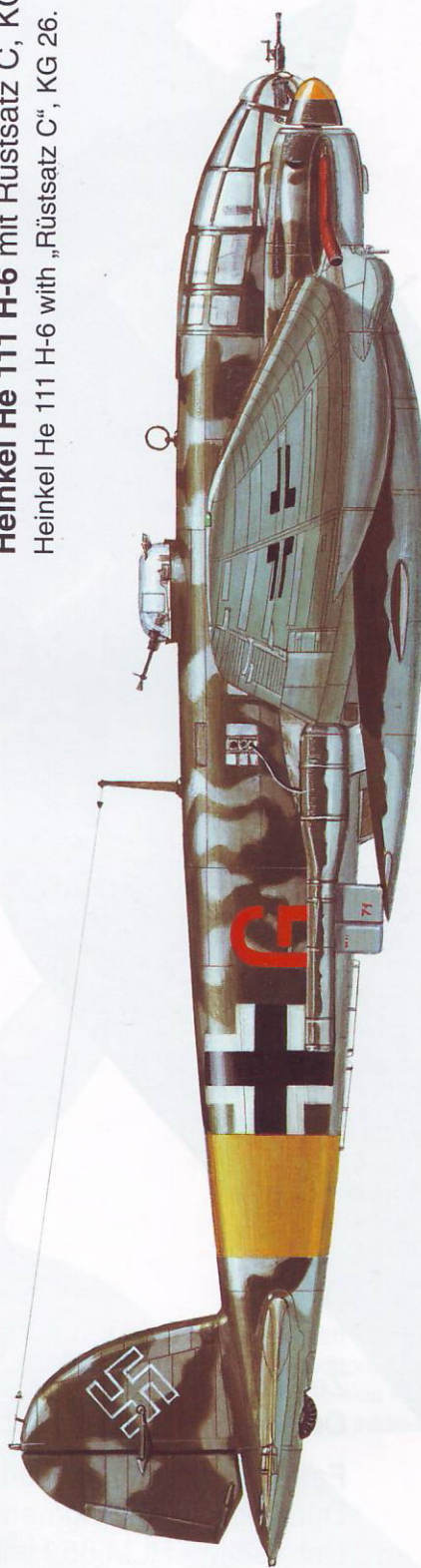
He 111 H-20/R2 with MG 131 in a nose position and fix for a MG 81Z in the side position

He 111 H-20/R2 mit MG 131 im Bug und Vorrichtung für MG 81Z am Seitenfenster





Heinkel He 111 H-6 mit Rüstsatz C, KG 26.
Heinkel He 111 H-6 with „Rüstsatz C“, KG 26.



Heinkel He 111 H-22 mit untergehangter V-1 (Fi 103).
Heinkel He 111 H-22 with V-1(Fi 103) flying bomb.



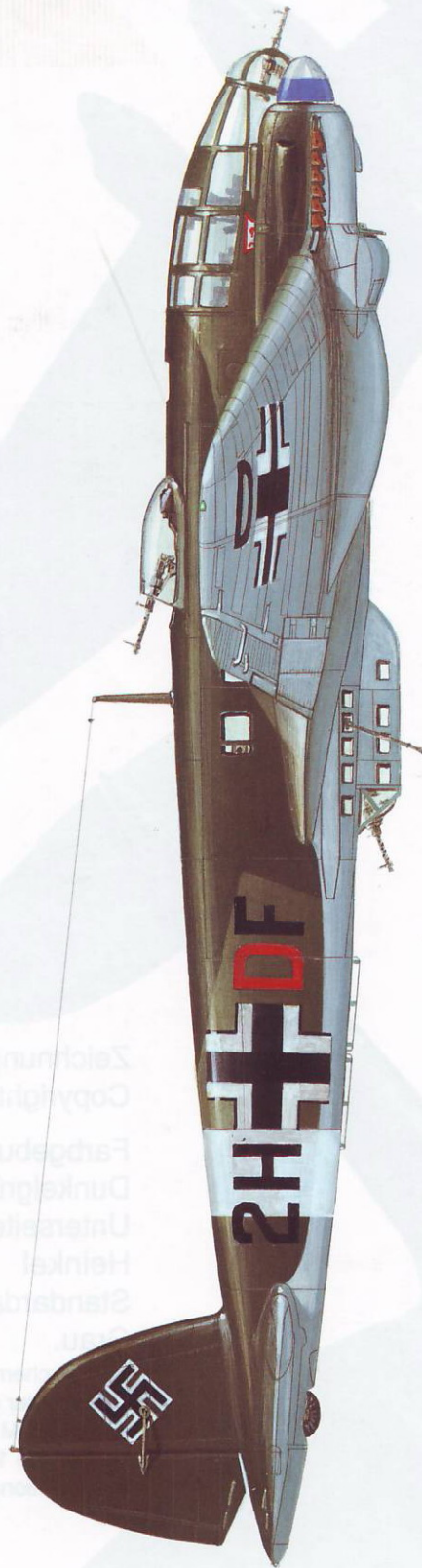
Zeichnungen: **Hawk**

Copyright: Flugzeug Publikations GmbH

Farbgebung: Oberseiten Standardanstrich RLM 71
Dunkelgrün mit Segmentsichtschutz RLM 70 Schwarzgrün.
Unterseiten RLM 65 Hellblau.

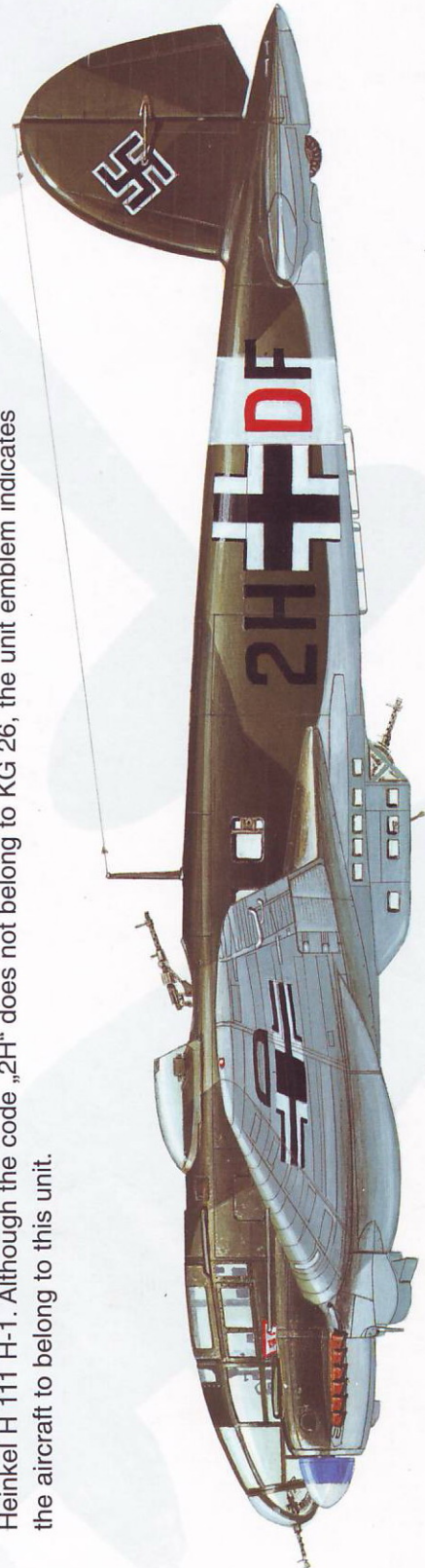
Colourscheme: Standardcolourscheme top RLM 71 dark green
with splinter camouflage in RLM 70 black green.
Bottom RLM 65 light blue.

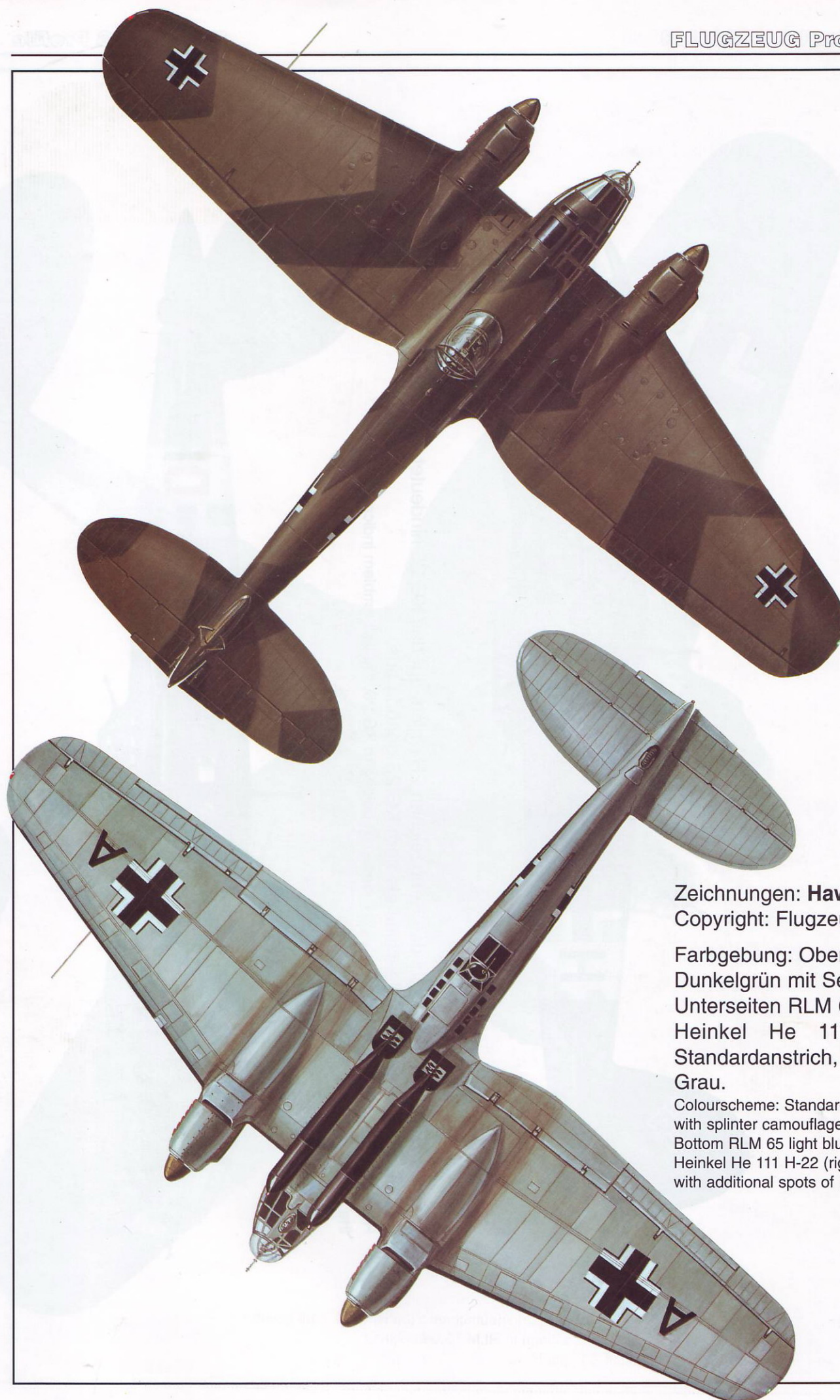




Heinkel He 111 H-1. Obwohl das Kennzeichen 2H+ nicht auf das KG 26 hindeutet, weist das Geschwaderwappen die Maschine als zum KG 26 gehörig aus.

Heinkel H 111 H-1. Although the code „2H“ does not belong to KG 26, the unit emblem indicates the aircraft to belong to this unit.

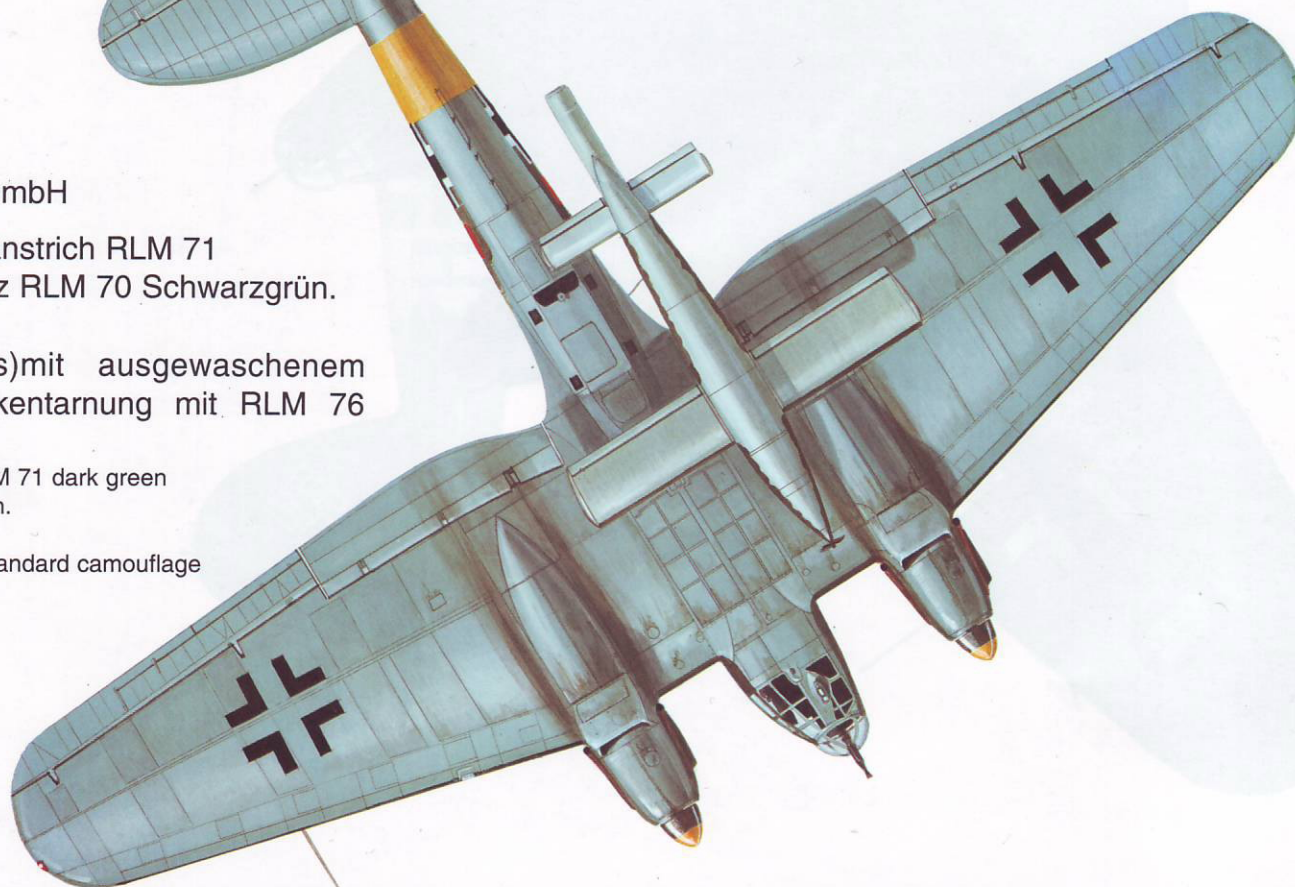
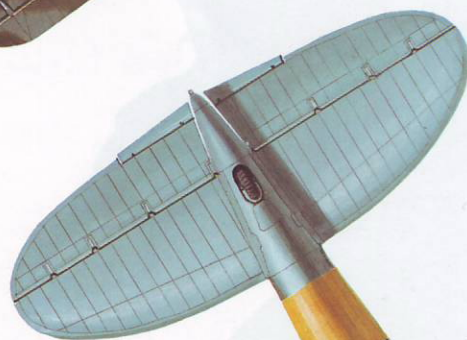
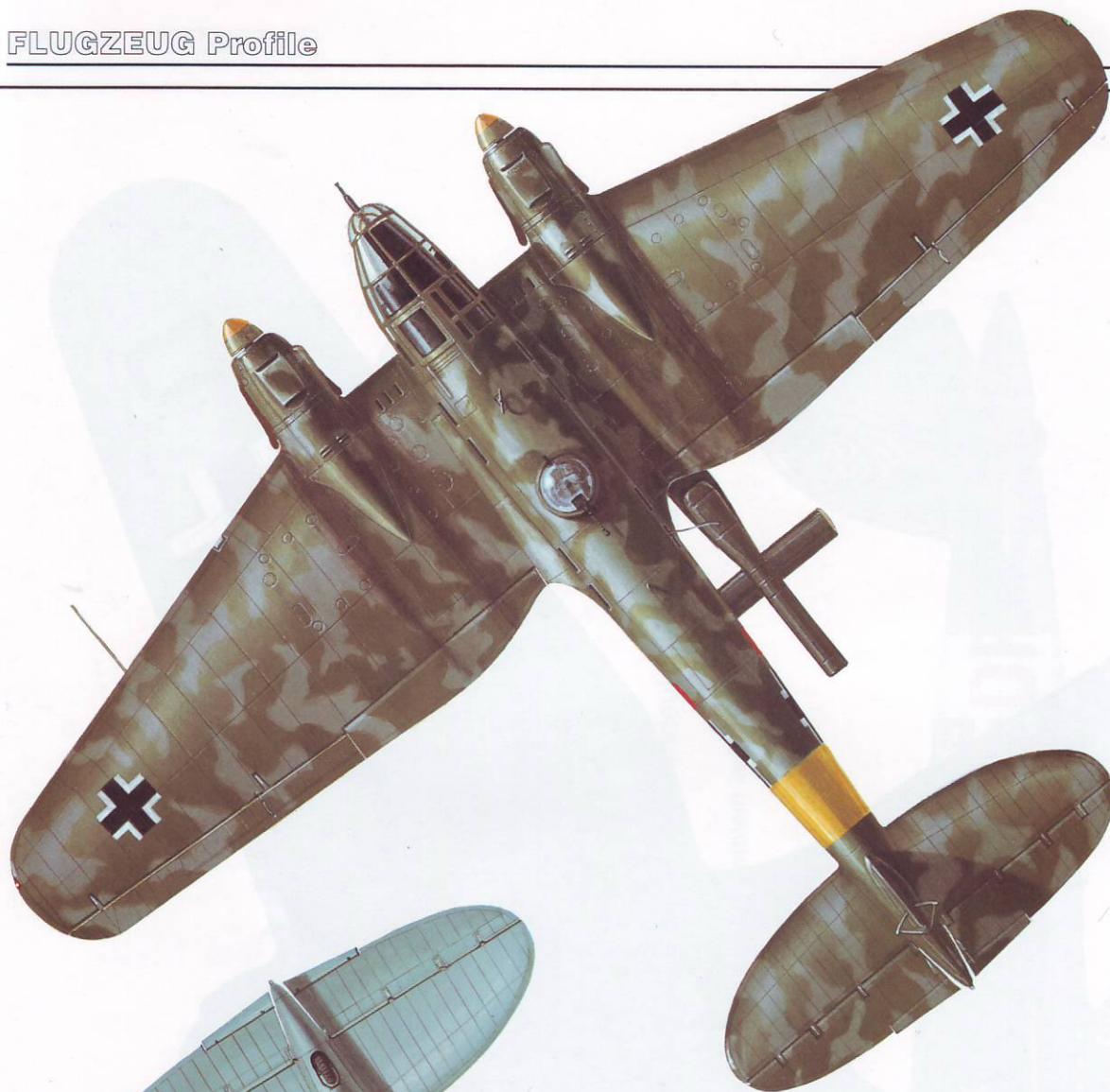




Zeichnungen: **Hawk**
Copyright: Flugzeug Publikat

Farbgebung: Oberseiten Sta
Dunkelgrün mit Segmentsich
Unterseiten RLM 65 Hellblau
Heinkel He 111 H-22
Standardanstrich, zusätzlich
Grau.

Colourscheme: Standardcolourschem
with splinter camouflage in RLM 70 bl
Bottom RLM 65 light blue.
Heinkel He 111 H-22 (right side) wash
with additional spots of RLM 67 grey.



ons GmbH

Standardanstrich RLM 71
Schutz RLM 70 Schwarzgrün.

(rechts) mit ausgewaschenem
Fleckentarnung mit RLM 76

top RLM 71 dark green
ck green.

d out standard camouflage



He 111 H der III./KG 53 mit Flammenvernichtern und geschwärzten Rumpfunterseiten.

A He 111 H of III./KG 53 with exhaust flame dampers and blackened underside.



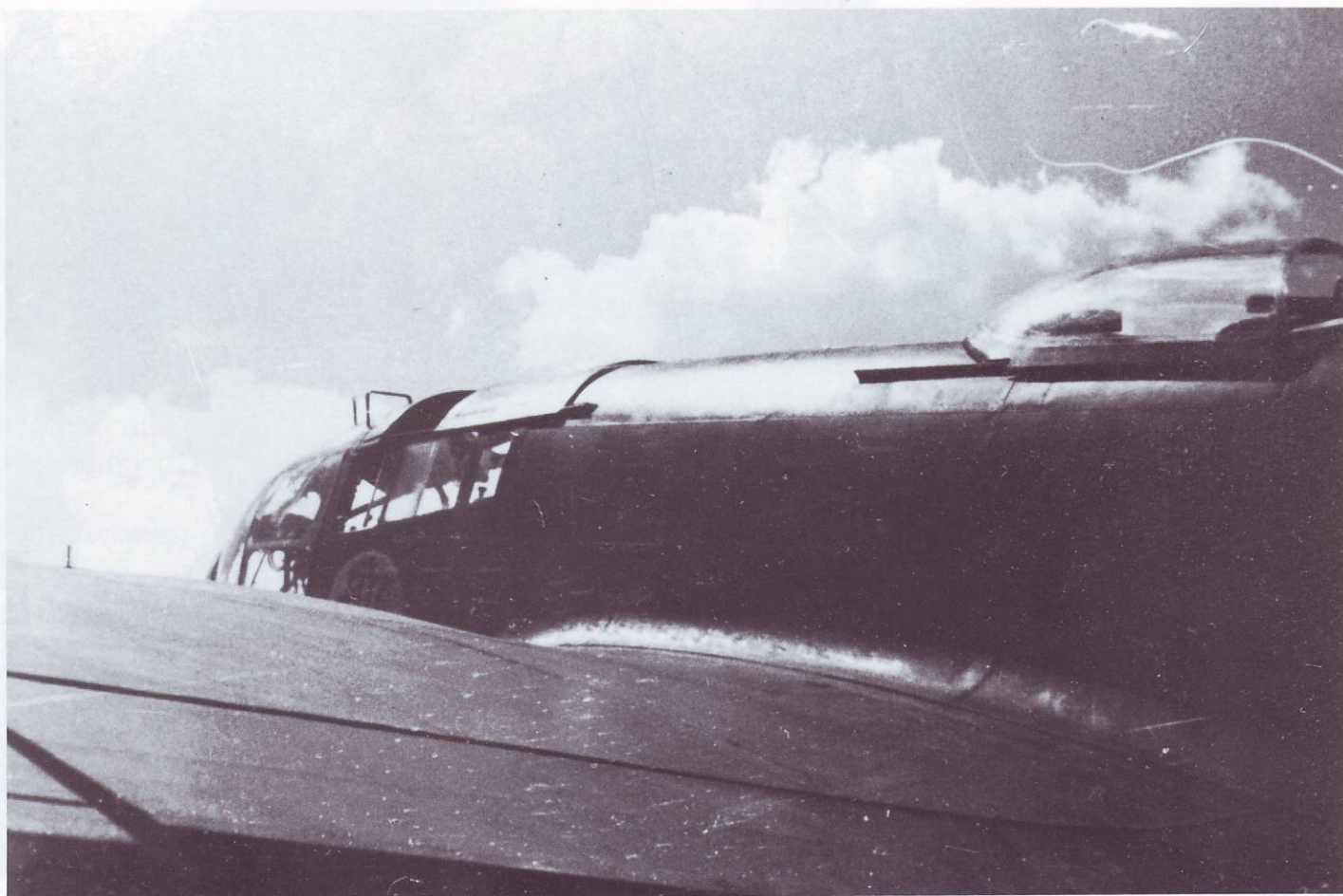
Diese He 111 H-3 (Werk-Nr. 3325) flog 1941 bei der I. Gruppe des KG 100.

In 1941 this He 111 H-3 (s/n 3325) was flying with Group I. of KG 100.



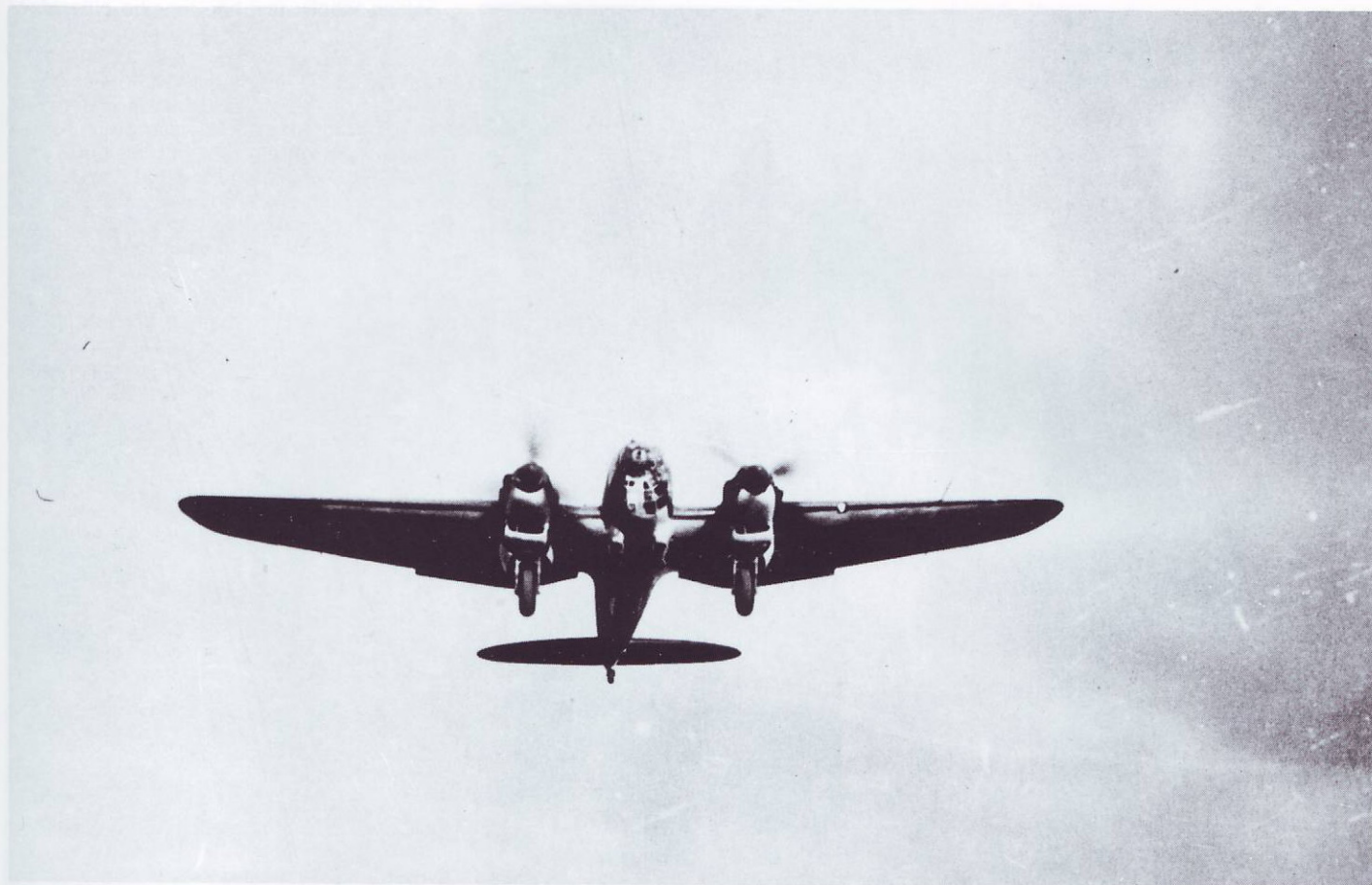
Kompensierung einer He 111 H-5 im Werk Oranienburg. Im Hintergrund zwei He 116 der Luftwaffe.

Compensating of a He 111 H-5 in the Oranienburg factory. In the background two Luftwaffe He 116.



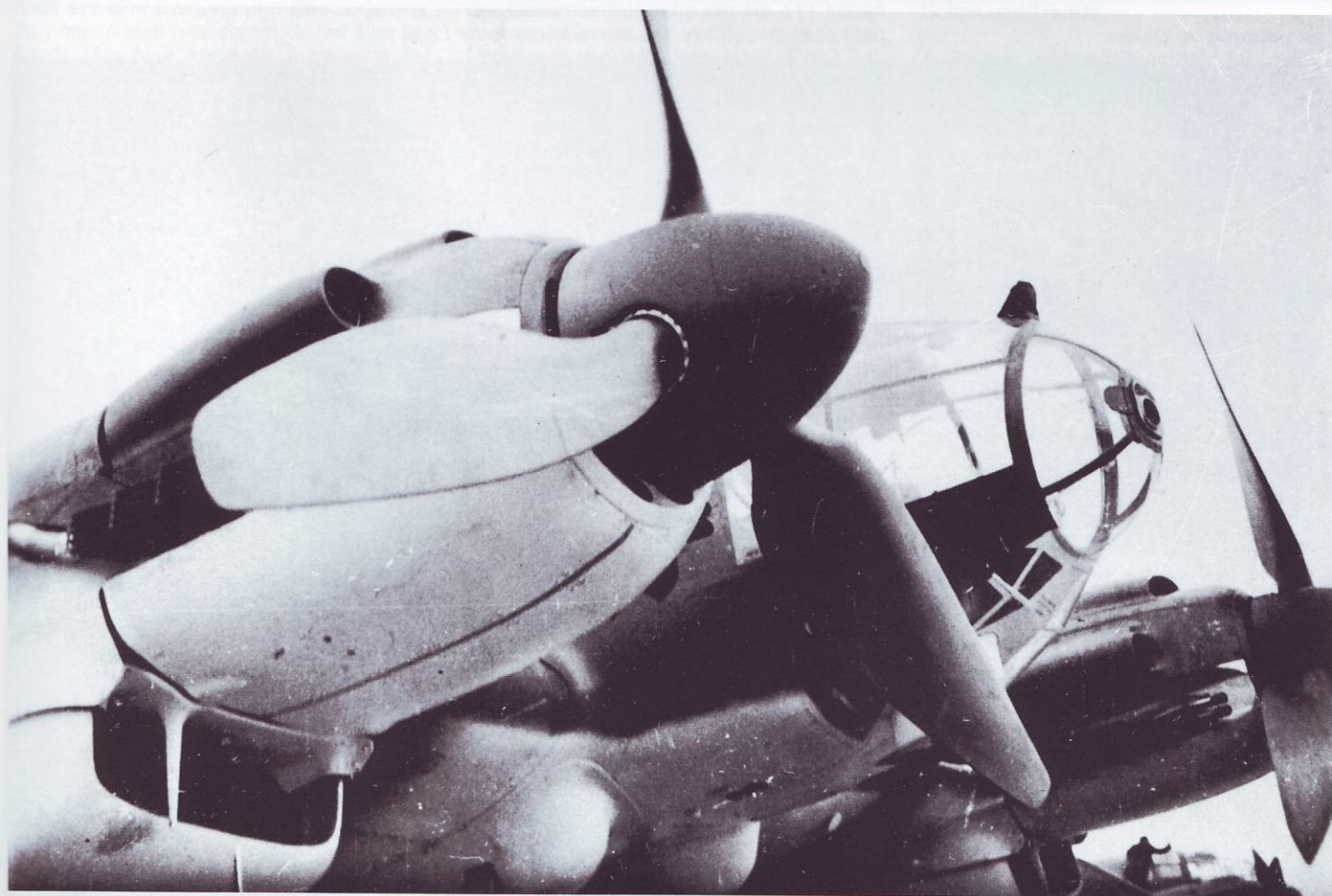
Bei der KGr. 100 entstand dieses Foto der 6N+HK, einer H-3.

This picture of 6N+HK, a H-3 version, was taken at KGr. 100.



Landeanflug einer He 111 H-4 in Rostock-Marienehe.

A He 111 H-4 approaching Rostock-Marienehe.



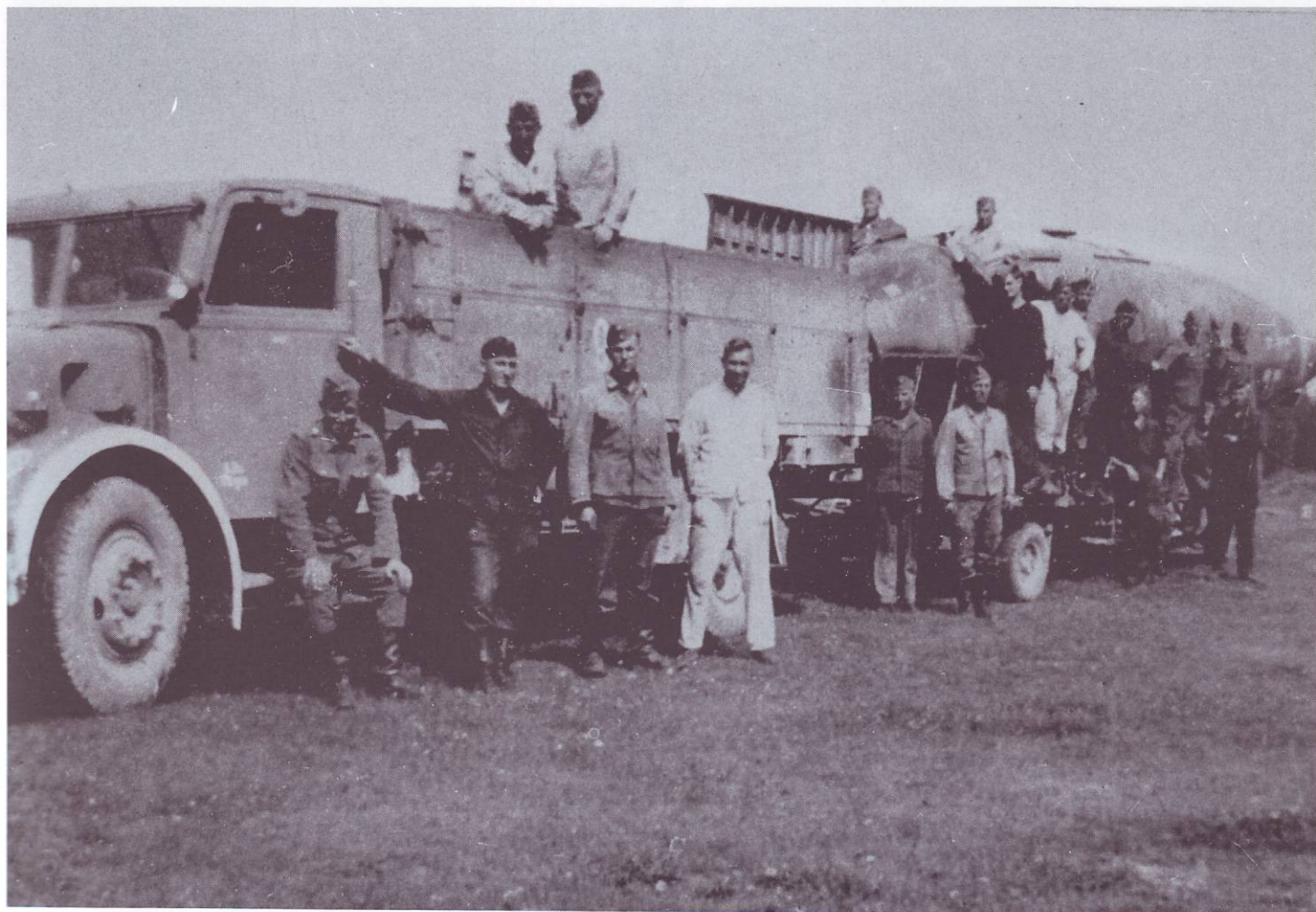
Einflugbetrieb von He 111 H-4 Maschinen im Werk Oranienburg. Gut sichtbar die Öffnungen für zwei im Kanzelbereich anzubringende MG 15.

Testflight activities with He 111 H-4 machines at the Oranienburg factory. Good visible the openings for two MG 15 to be mounted in the nose area.



Bruchberung im Osten.

Crash recovery in the East.



rechtzeitig erkannt und war wieder gestartet. In jener Nacht gab es noch zwei gleichartige Landungen bei der RAF, ohne daß die He 111 erbeutet werden konnte (n). Die erste von einer Spitfire MK. I der RAF zur Landung gezwungene He 111 gehörte zur 5./KG 26 und trug die WerkNr. 6853. Dies weist die Maschine als eine H-3 aus. Die Besatzung wurde gefangengenommen. Bei dem Luftkampf mit der Spitfire wurde der Bordfunker getötet. Die Maschine stürzte am 10.11.1943 in Polebrook ab. Der englische Pilot, Flying Officer F. A. Barr und sechs Mann Besatzung kamen beim Aufschlagbrand ums Leben. Die zweite in England geflogene He 111 gehörte zur Bauausführung H-23 (WerkNr. 701152, NT+FL) und war von amerikanischen Truppen erbeutet und der RAF übereignet worden. Die Maschine stand 1976 in St. Athan und ist heute im "Battle of Britain Museum" in Hendon zu bewundern. In Spanien wurden von der Firma CASA bei Sevilla insgesamt 216 He 111 H-16, als CASA 2.111 bis über das Kriegsende hinaus in Lizenz nachgebaut. Da die Lieferung von deutschen Flugmotoren immer schwieriger wurde, erhielten die Maschinen zunehmend Rolls-Royce-"Merlin 500-20" Triebwerke. Einige der Maschinen sind heute in verschiedenen Museen, beispielsweise im Deutschen Museum in München, im Luftwaffenmuseum Uetersen, dem Frankfurter Rhein-Main-Flughafen und in Sinsheim bei Heilbronn zu finden. Zwei spanische CASA 2.111 sind in Madrid und Tablada ausgestellt. Eine weitere Maschine steht in North Weald/England sowie zwei in Harlingen und Topeka/USA. Mehrere He 111, teilweise im Originalzustand, warten noch auf eine Bergung und Restaurierung. Zu nennen sind hier die im Grovel See liegende Maschine sowie die Fragmente der He 111 H-3 (WerkNr. 2501, 1H+DN) in Schweden. Ferner gibt es im Moskauer Armeemuseum noch den Rumpf einer weiteren He 111 H.

Bei der Erstellung dieser Dokumentation



Blick aus der Kommandantur in Bordeaux-Merignac, Ostern 1941.

View from the Headquarters-Building in Bordeaux-Merignac, Eastern 1941.

darf ich meinen Dank speziell Herrn Karl-Ernst Heinkel aussprechen, dessen Unterlagen in vielen Punkten die Zuordnung der einzelnen Baureihen sowie die Einordnung der Gesamtentwicklung der He 111 klären konnten. Für die zur Verfügung gestellten Unterlagen danke ich ferner den Herren Balke, Bekker, Borzutzki, Dabrowski, Dressel, Filley, Fosseyth, Franzke, Götz, Heck, Hefner, Herwig, Dr. Hiller, Holzmann, Jayne, Dr. Kranzhoff, König, Dipl.-Ing. Kössler, Lang, Lange, Lutz jr., Mankau, Menke, Mey-

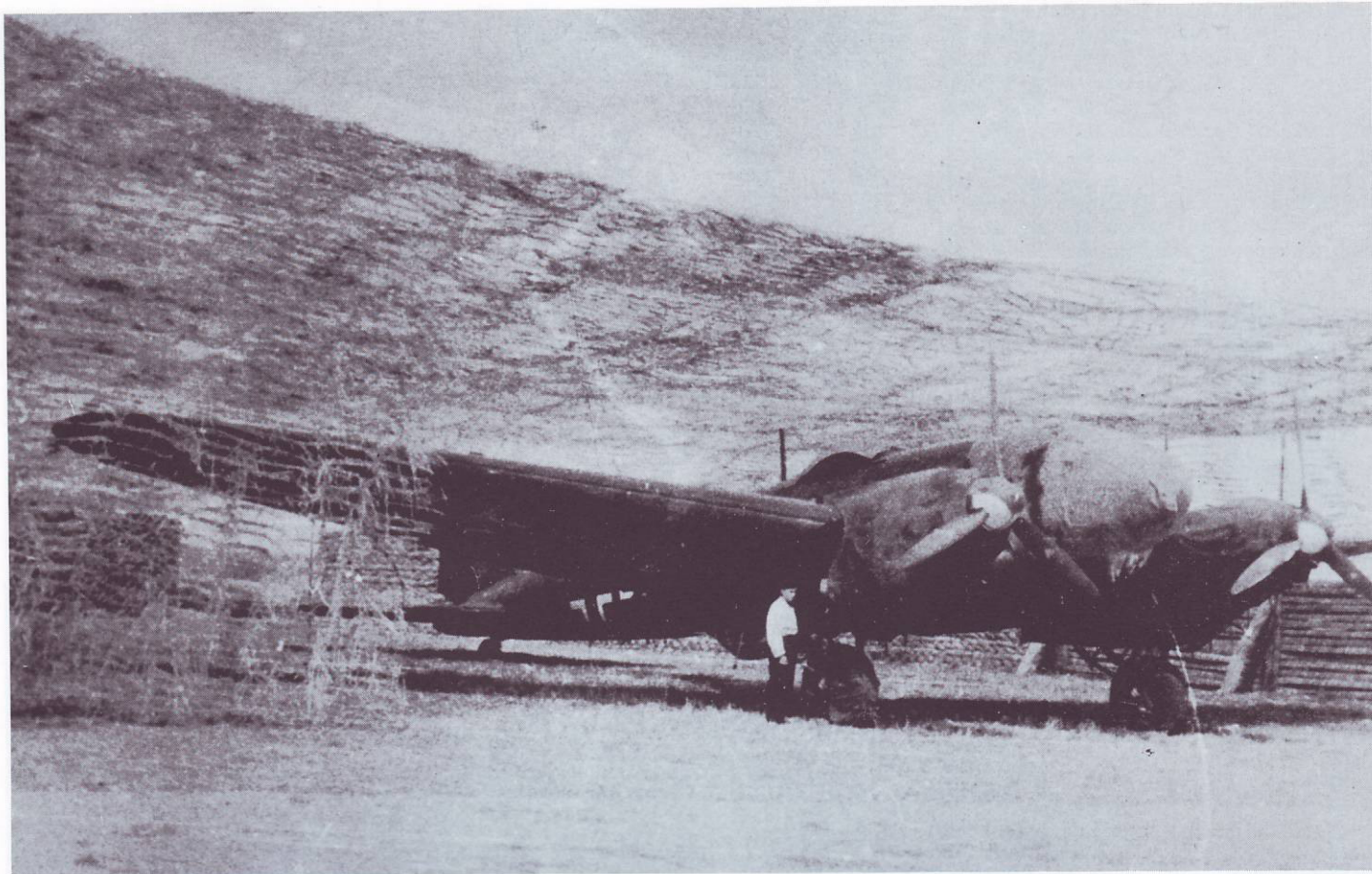
er, Midel, van Mol, Müller, Müller-Romming, Neitzel, Nowarra (+), Ott, Petrick, Price, Radinger, Regel, Riediger, Rohrbach, Schliephake, Schmitt, Selinger, Sengfelder, Soppa und Trenkle.

Außerdem gilt mein Dank den Mitarbeitern des Deutschen Aeroclubs, der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt, des Deutschen Museums im München, der Flughafen AG in Frankfurt/Main, dem National Air and Space Museum in Washington/DC,



Eine He 111 H-5 des Kampfgeschwaders 55, das an der Ostfront stationiert war.

A He 111 H-5 of KG 55, stationed at the East front.



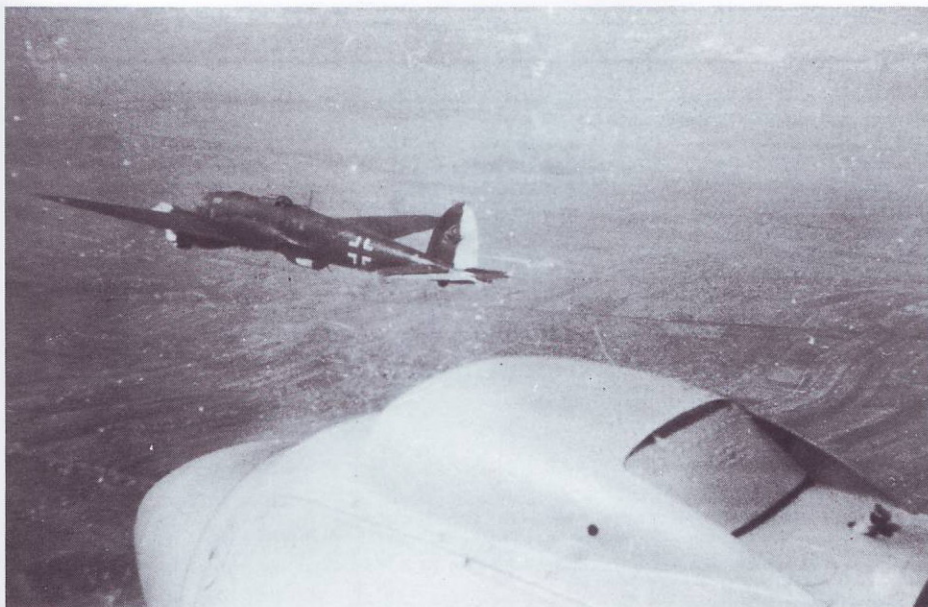
Zu den wenigen im Westen verbliebenen He 111 H-1 gehörte Anfang 1941 diese gut getarnte Einsatzmaschine der I./KG 27.

This well camouflaged aircraft of I./KG 27 is one of the few He 111 H-4 that remained in the West at the beginning of 1941.



Mit einem Peil- und Zielflug-Empfänger C-127 (oder einer Variante davon) war diese He 111 H-6 ausgestattet.

This He 111 H-6 was equipped with an approach- and homing receiver C-127 (or a variant thereof).



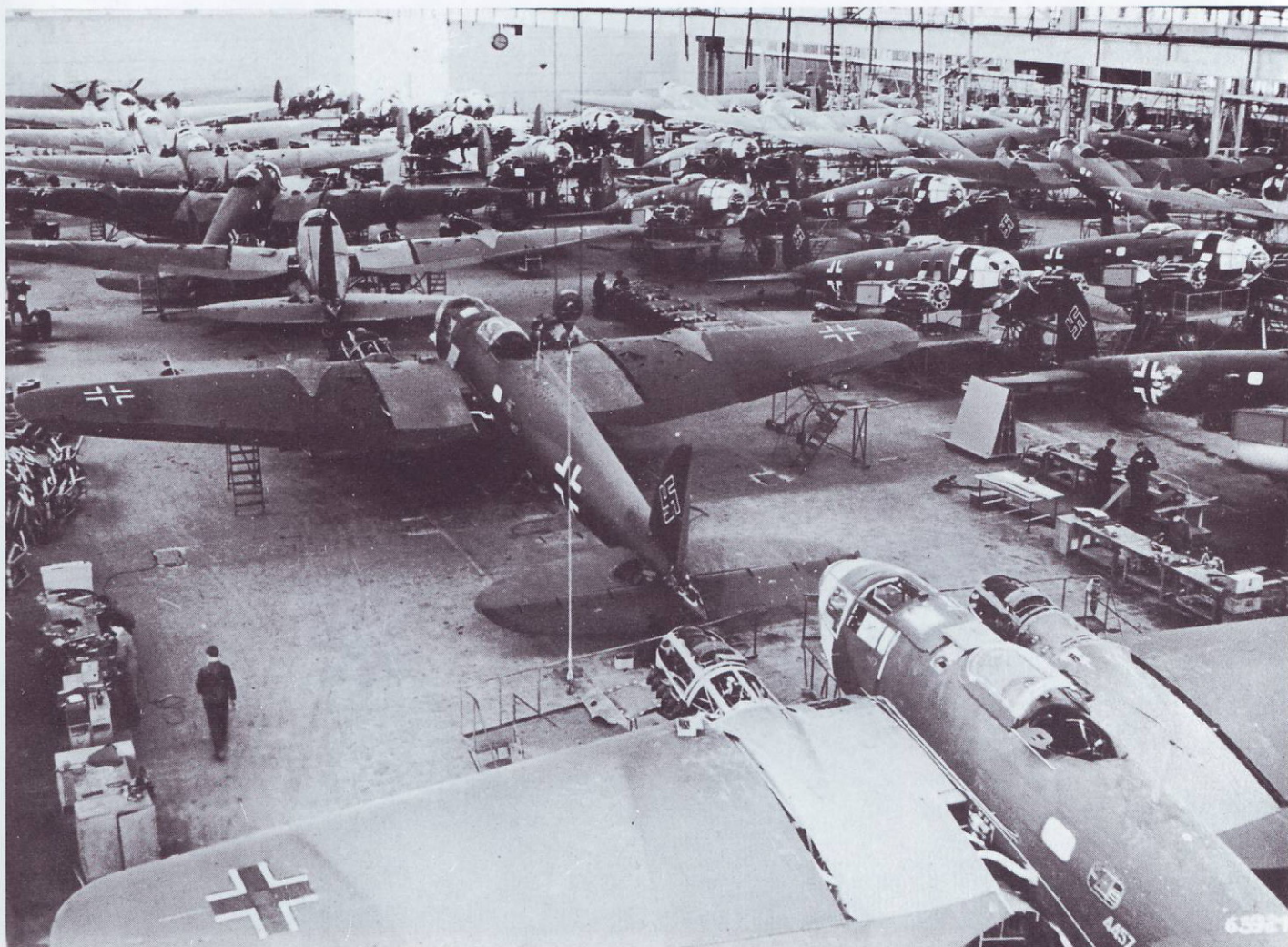
Zwei He 111 H mit dem für den Einsatz über dem Balkan typischen Anstrich.

Two He 111 H with the typical paint coat for missions over the Balkan.

der Lehrsammlung des BWB, dem Bundesarchiv in Freiburg, der Zentralbibliothek der Bundeswehr sowie mehreren Privatsammlungen.

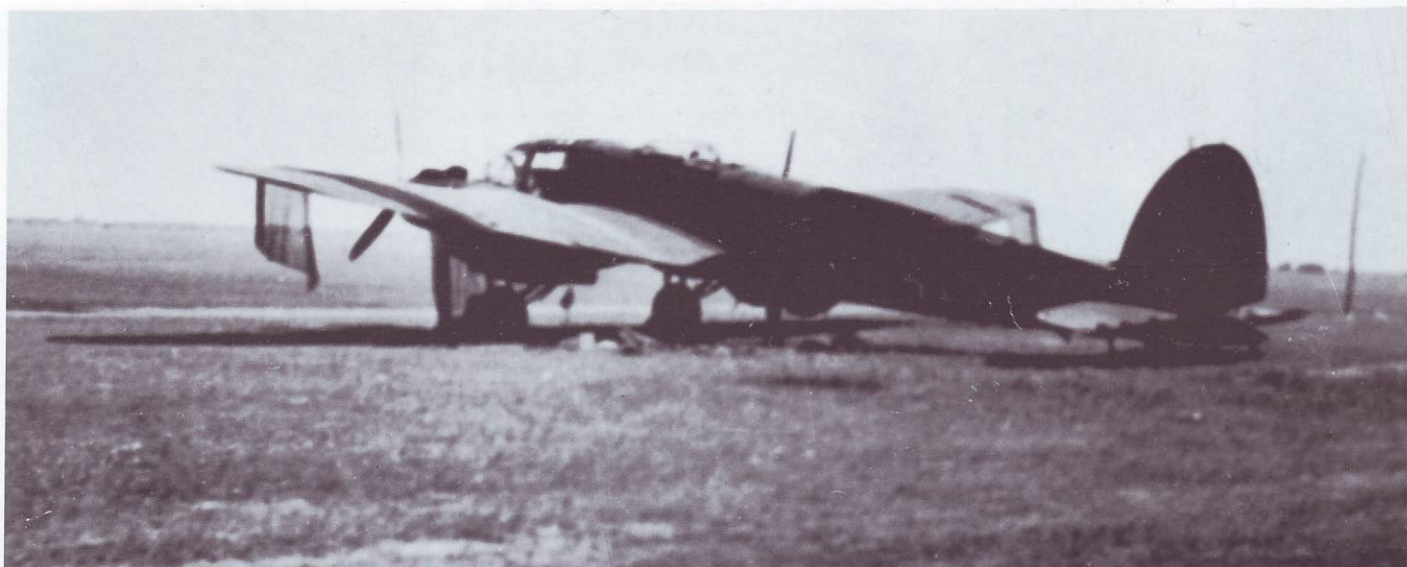
Für jegliche Ergänzung oder Korrektur, auch zu allen übrigen Ausführungen der He 111 sowie deren Einsatz und Verbleib, ist

der Verfasser allen **FLUGZEUG-Lesern** schon heute dankbar. Eine weitere Veröffentlichung zum Thema He 111 ist in Vorbereitung. Bitte richten Sie Ihre **Zuschrift direkt an die FLUGZEUG -Redaktion Historie**, an das **Postfach 1925 in 55009 Mainz**.



He 111 H-6 im Großserienbau.

Series production of He 111 H-6.



Im Südabschnitt der Ostfront wurde diese mit Tarnnetzen behängte He 111 H-6 eingesetzt.

This He 111 H-6 unter camouflage nets operated at the South sector of the East front.



Bruchlandung eine mit einem MG FF im A-Stand bestückten He 111 H-6.

Crash-landing of a He 111 H-6, its front gun position is fitted with an MG FF.



Außer der He 111 H-3 und H-4 kam die starre MG 17-Bewaffnung im Hecksteiß auch bei vielen He 111 H-6 zum Einsatz.

Besides the version He 111 H-3 and H-4 many 111 H-6 were also equipped with the fixed tail gun type MG 17.

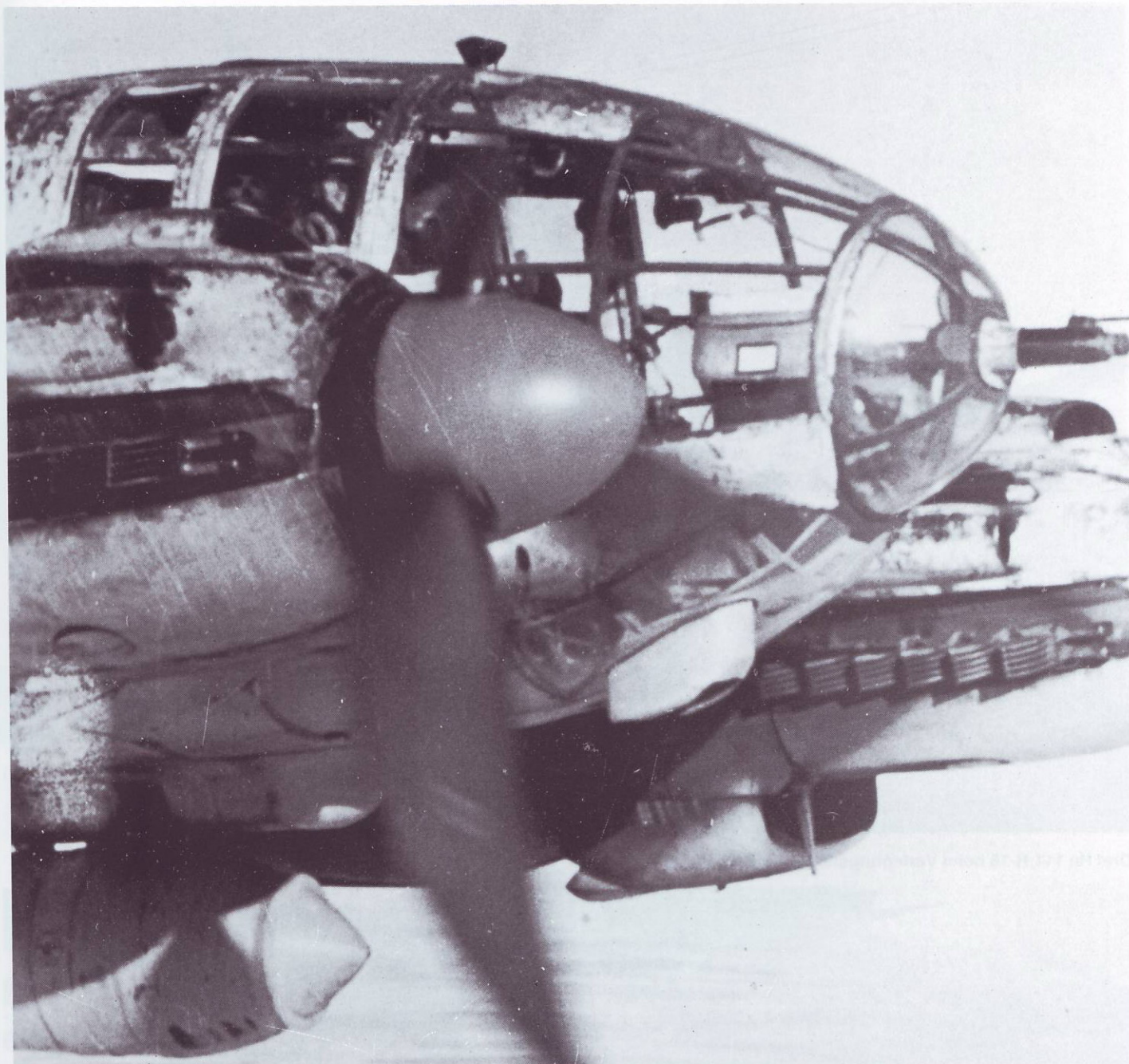
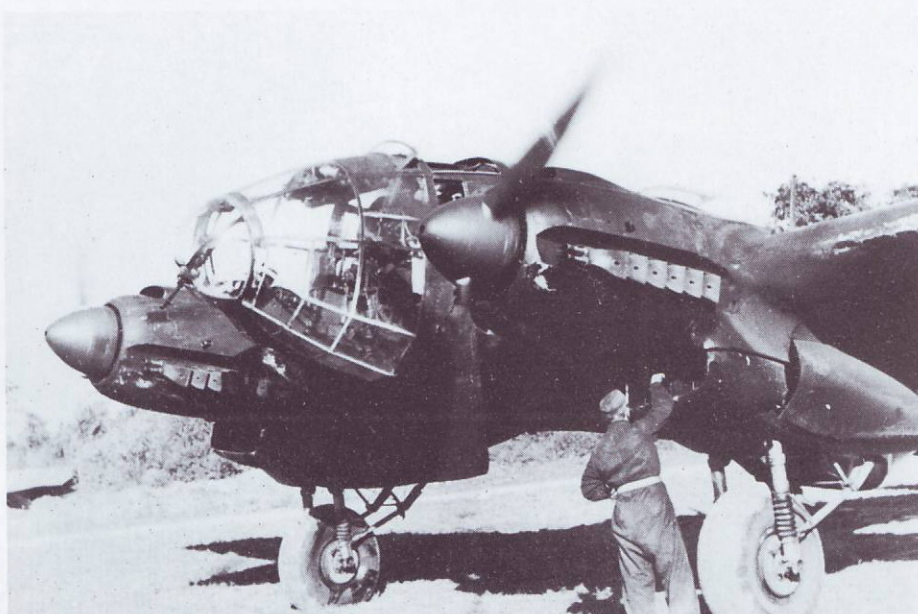


Bild oben: Mit einer SC 1000 steuert diese He 111 H-6 der II./KG 54 im Winter 1942 ihr Ziel im Mittelabschnitt der Ostfront an.

Im Winter 1942 this He 111 H-6 of II./KG 54, with an SC 1000 fastened to a PVC 1006 L, is heading for its target in the middle sector of the East front.

Bild rechts: In Nordfrankreich war 1941 diese He 111 H-6 stationiert.

In 1941 this He 111 H-6 was stationed in Northern France.





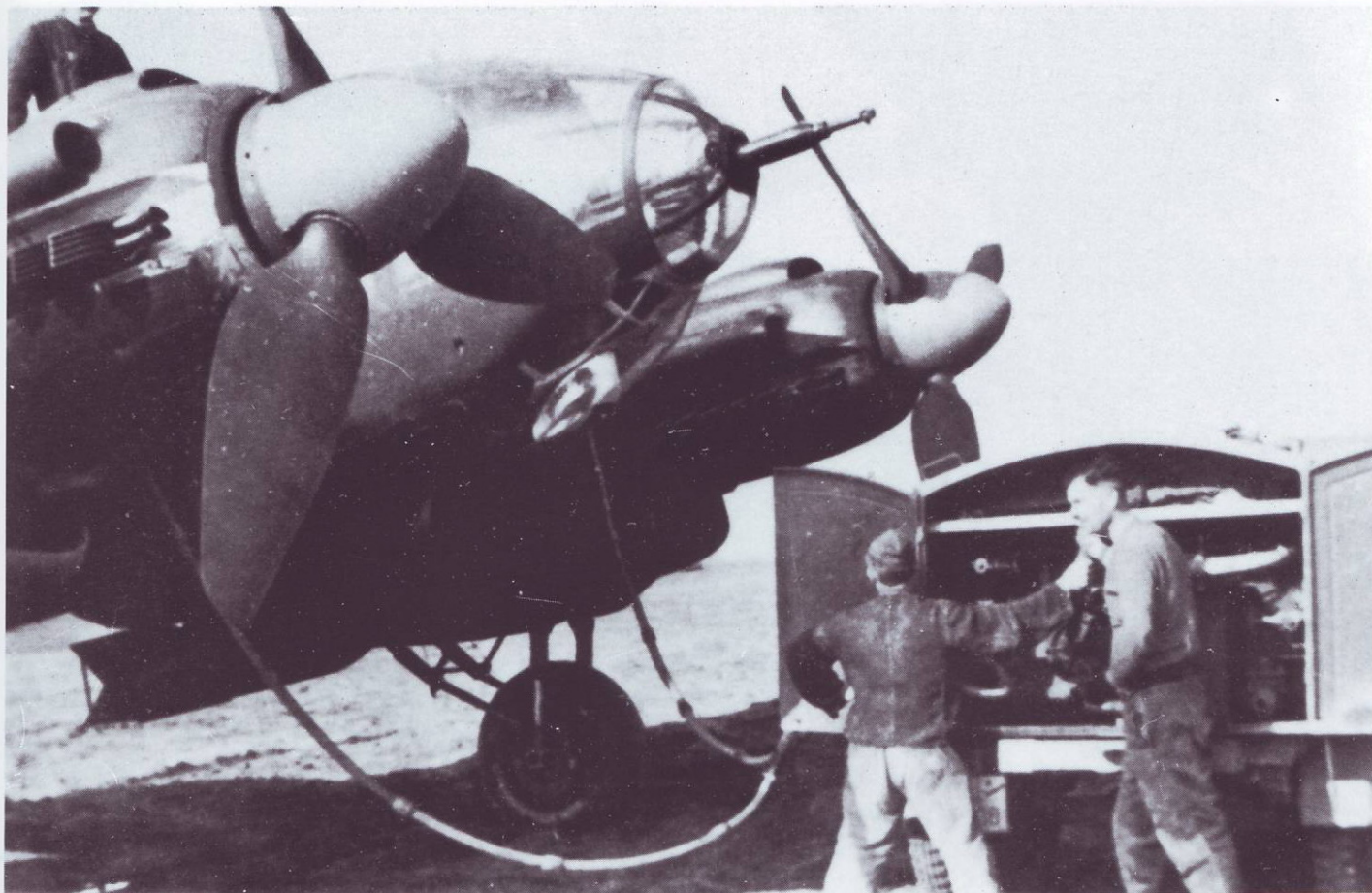
Drei He 111 H-16 beim Verlegungsflug über Süddeutschland.

Three He 111 H-16 during transfer flight over South Germany.



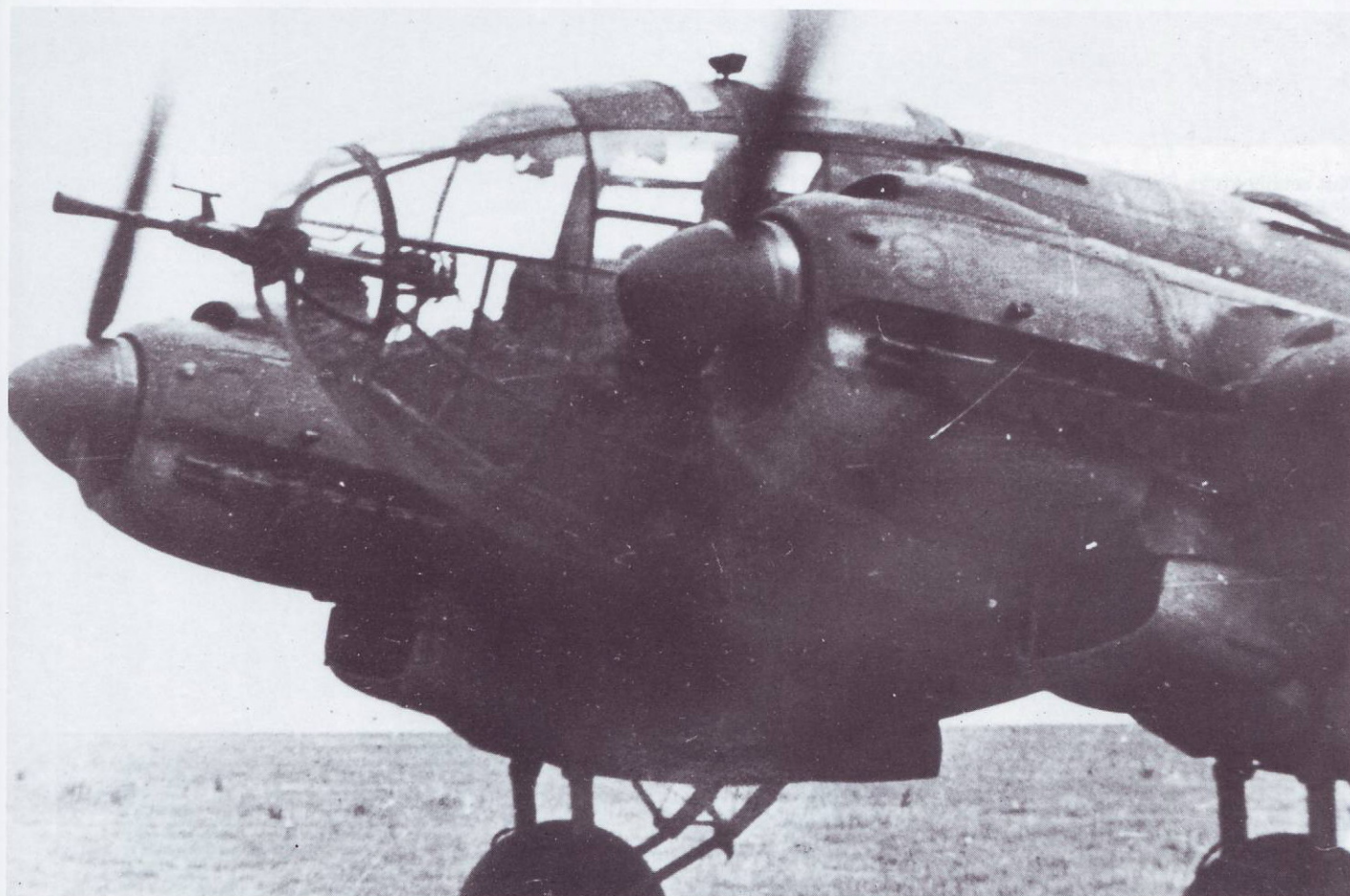
Warten auf den nächsten Einsatz, 2./KG 27 im Osten.

Waiting for the next sortie; 2./KG 27 in the East.



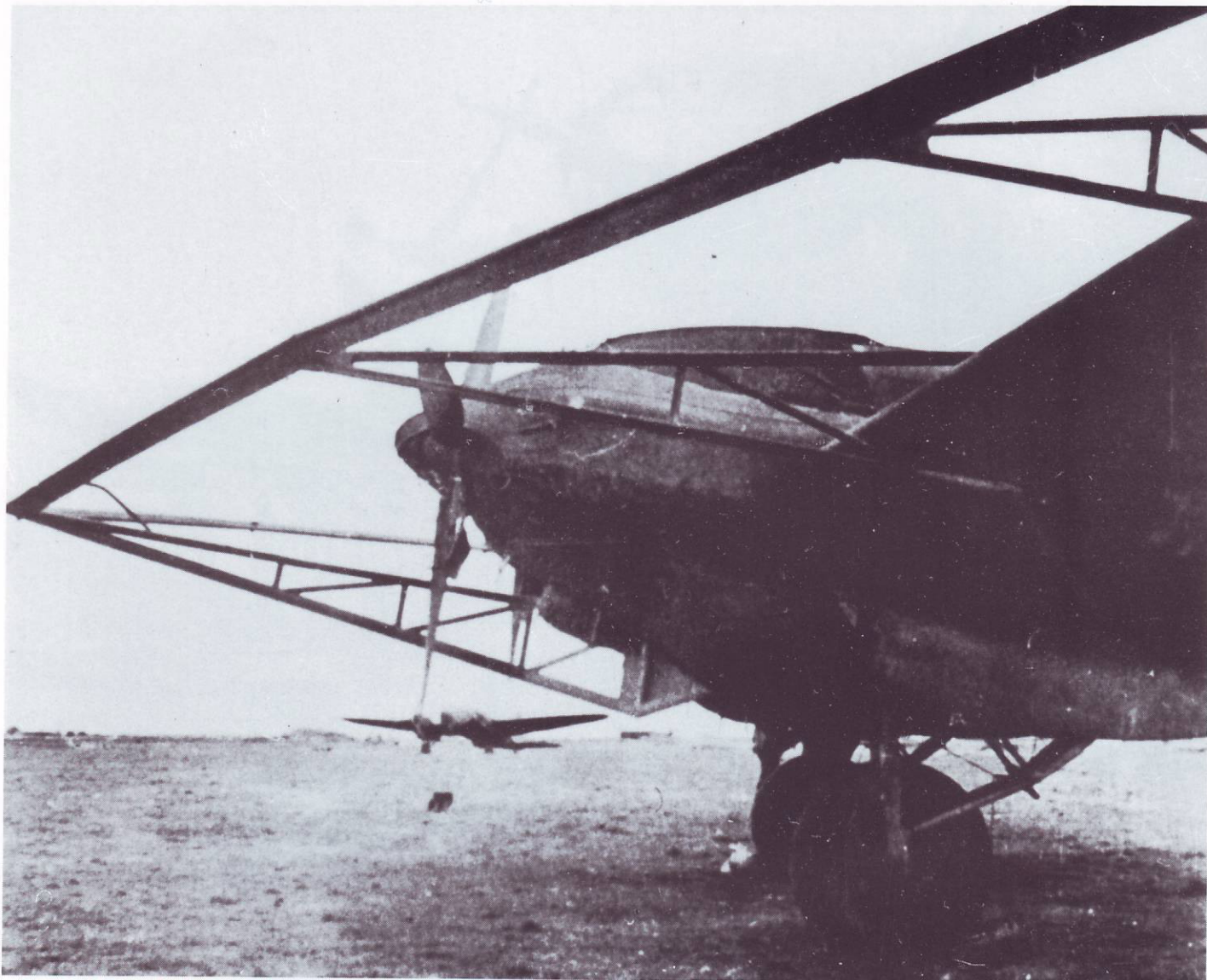
Eine He 111 H-10 (oder H-11) im Bereich der Ostfront, 1942.

1942: a He 111 H-10 (or H-11) in the East front area.



Speziell als Nachtbomber einsetzbar galt die He 111 H-18, die über 2 x 4 ESAC - Bombenschächte verfügte und daher keine schweren Abwurflasten mitführen konnte.

To be used especially as night bomber was the He 111 H-18; its 2 x 4 ESAC bomb racks did not allow to carry any other heavy drop loads.



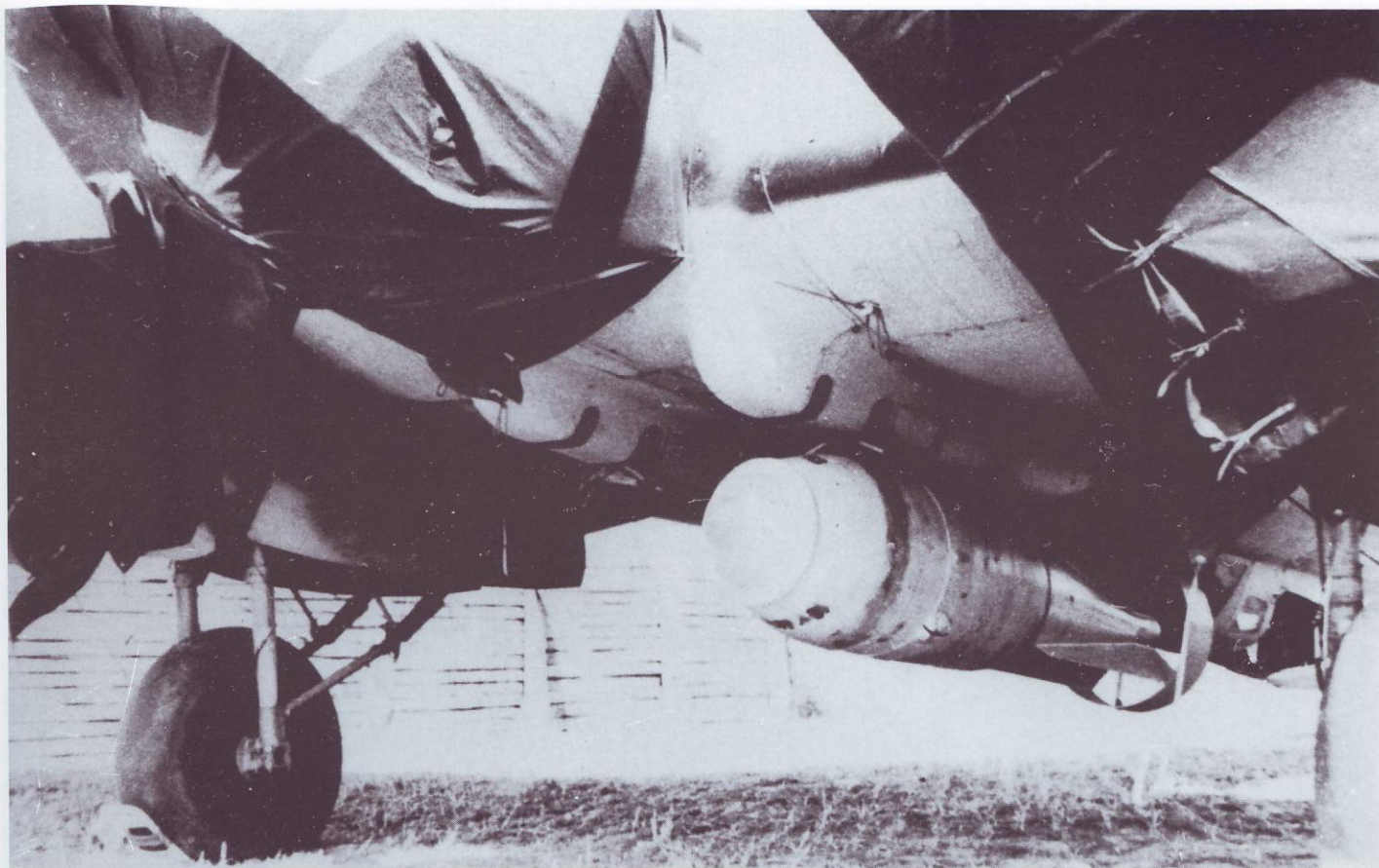
Nur relativ kurze Zeit waren Maschinen des Typs He 111 H-8 mit Ballonabweisern im Einsatz über Südengland.

For a relatively short period of time machines of the He 111, version H-18, were fitted with anti balloon device when operating over South England.

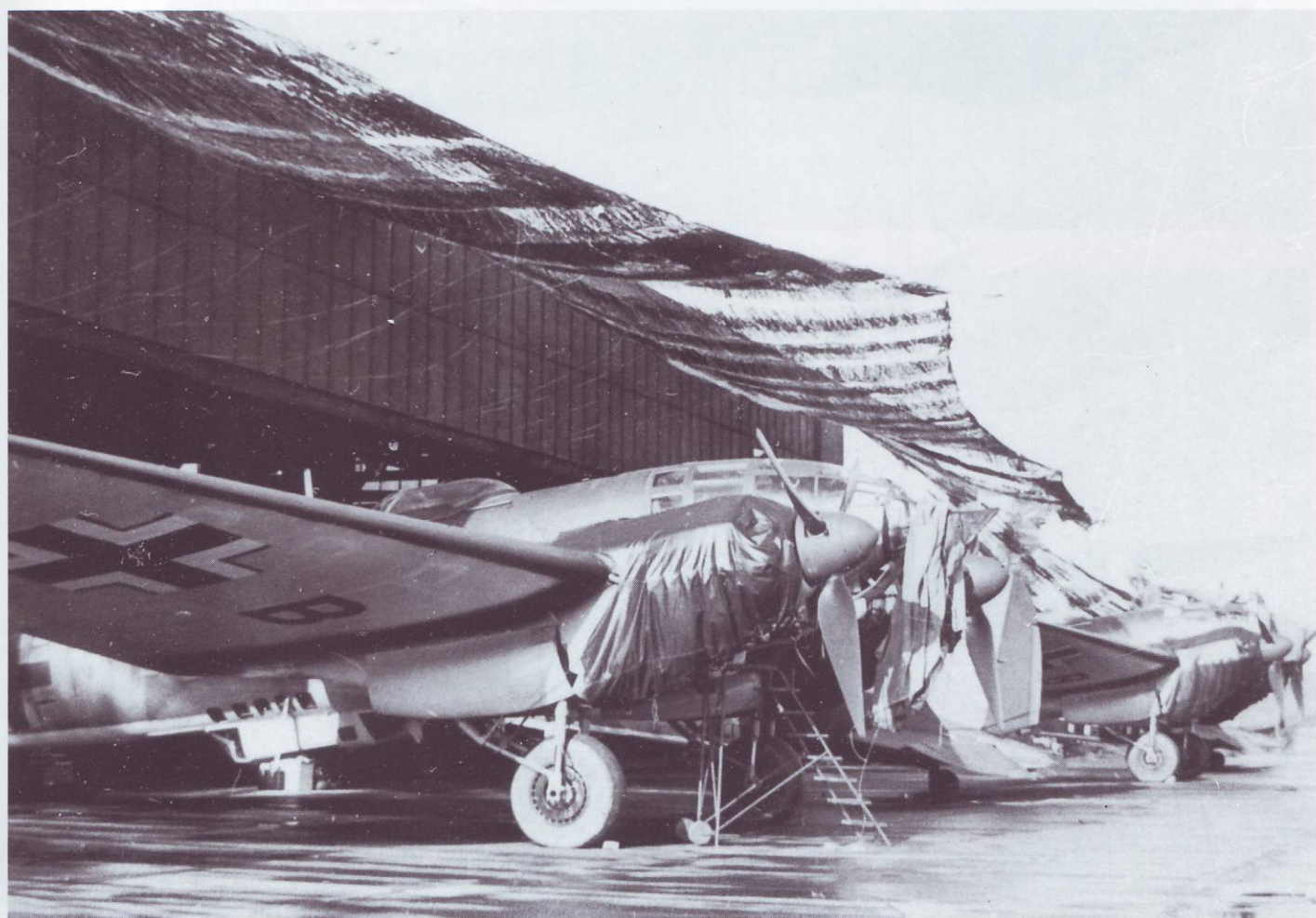


Beladung einer He 111 H-6 mit zwei Übungstorpedos.

Loading a He 111 H-6 with two practice torpedoes.



Eine mit einer SC 1000 (unter dem PVC 1006 L) beladene He 111 H-4. With a SC 1000 (under the PVC 1006 L) loaded He 111 H-4.



Einflugbetrieb bei Heinkel, im Vordergrund eine He 111 H-11. Testflight activities at Heinkel, in the foreground a He 111 H-11.

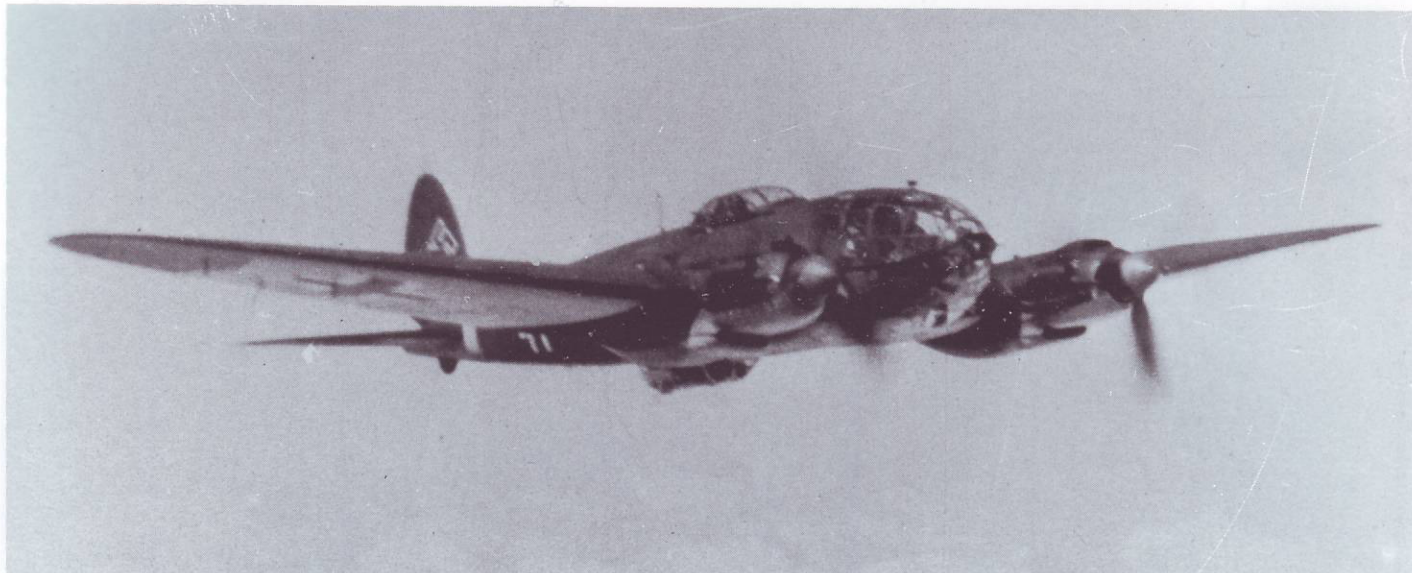
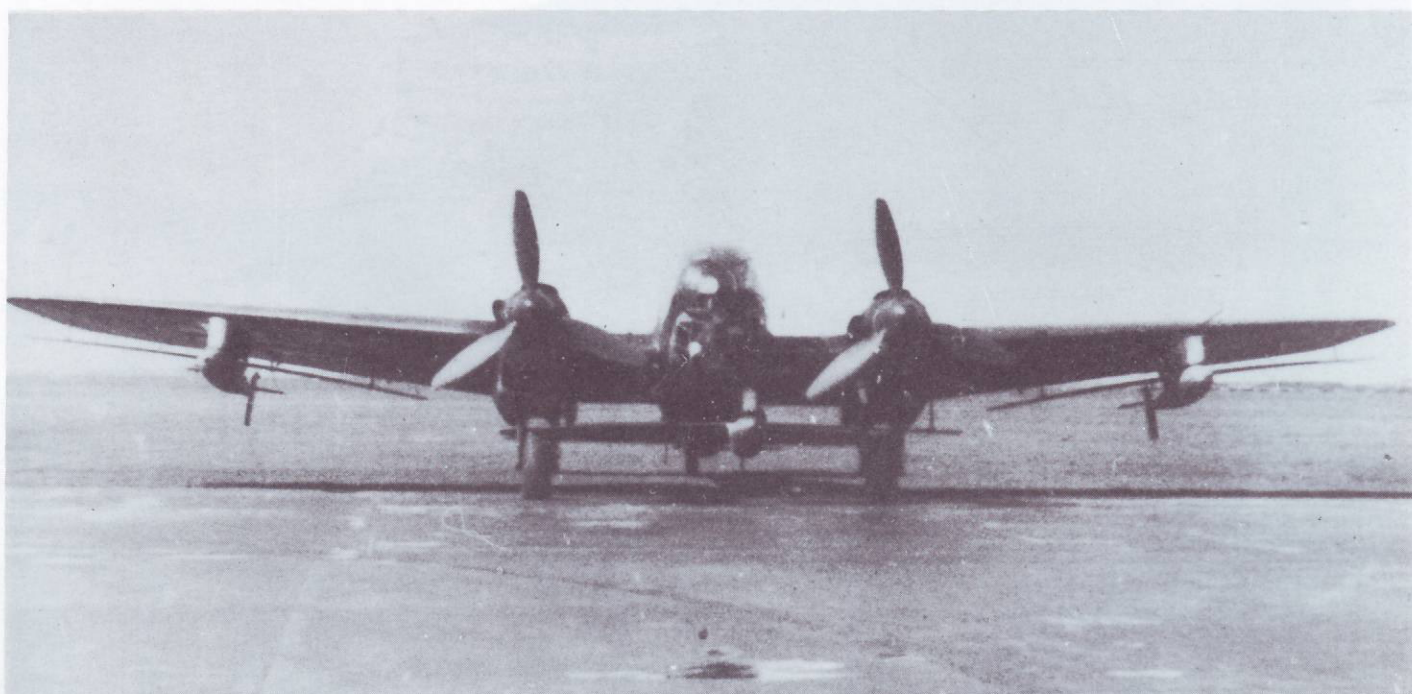
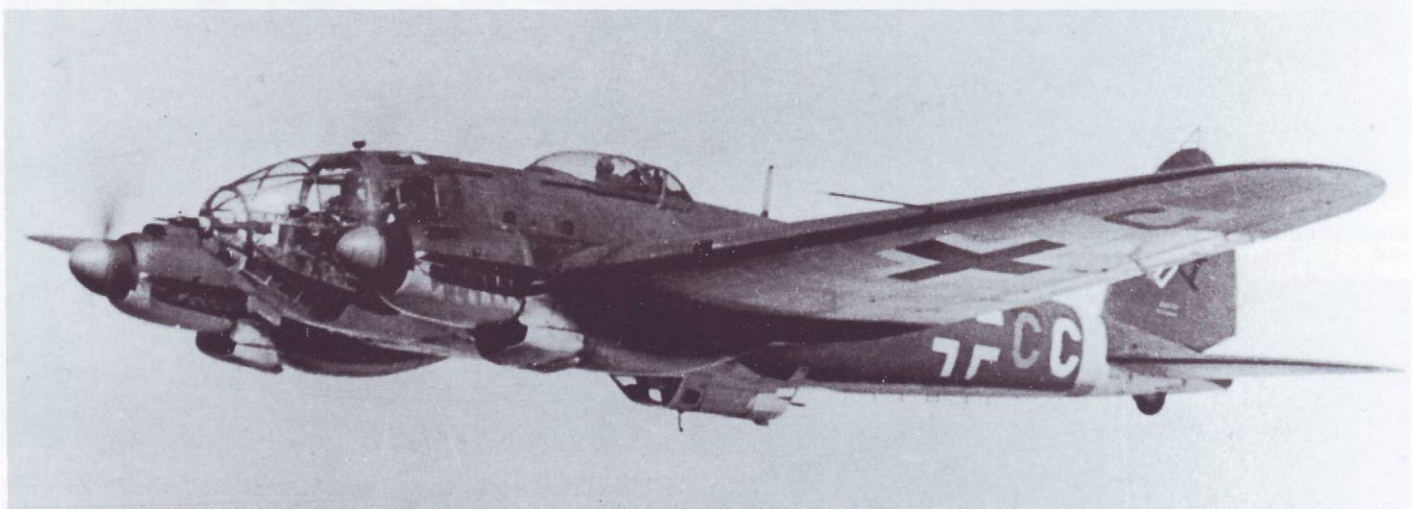


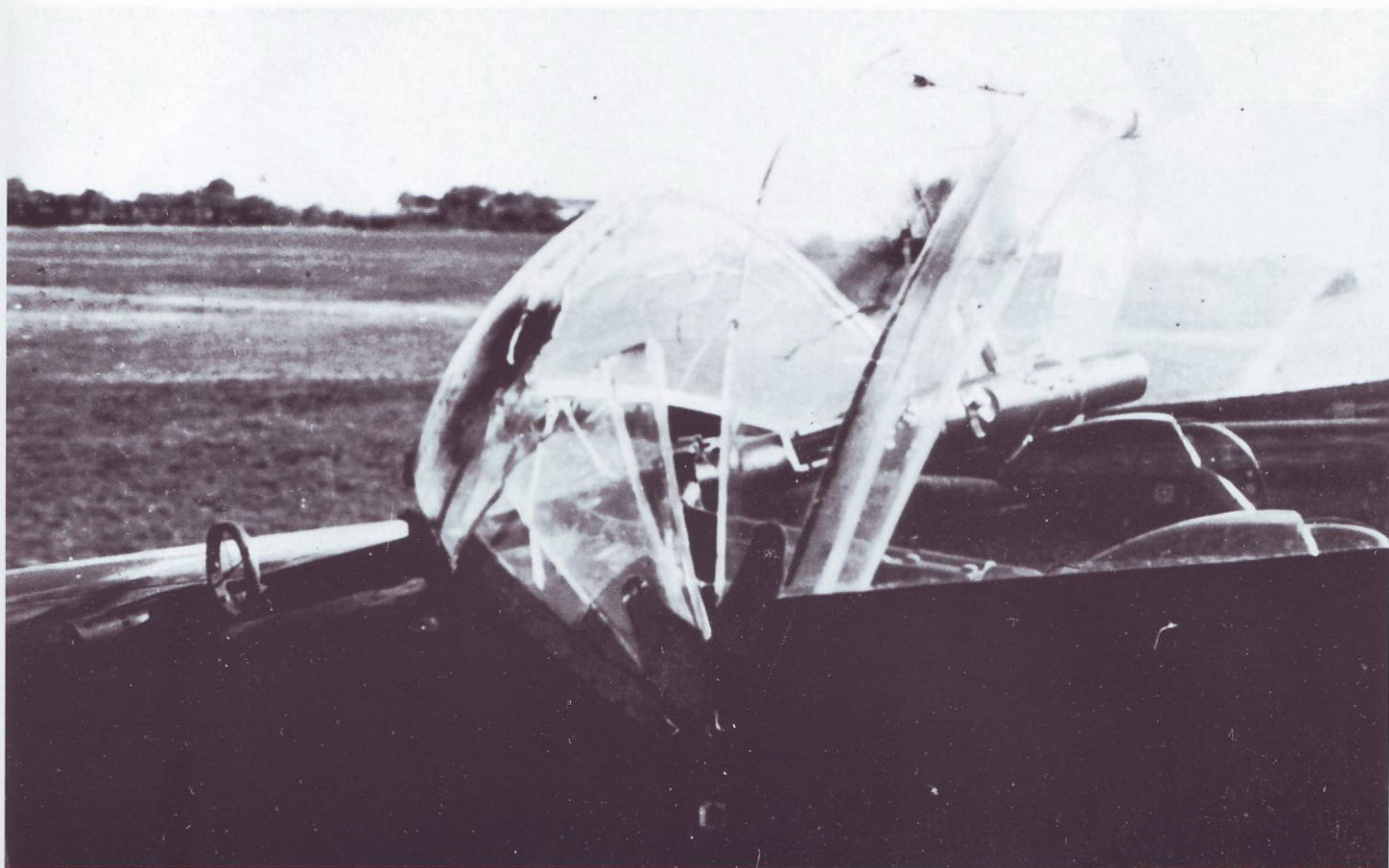
Bild oben und mitte: Für Tiefangriffe wurde diese He 111 H-11 mit einem FuG 101 Feinhöhenmesser sowie mit einer Kutonase ausgerüstet.

For low level attacks this He 111 H-1 was equipped with a FuG 101 precision altimeter and a "Kuto-Nose", especially reinforced leading edges of the wings capable to cut ballon cables.



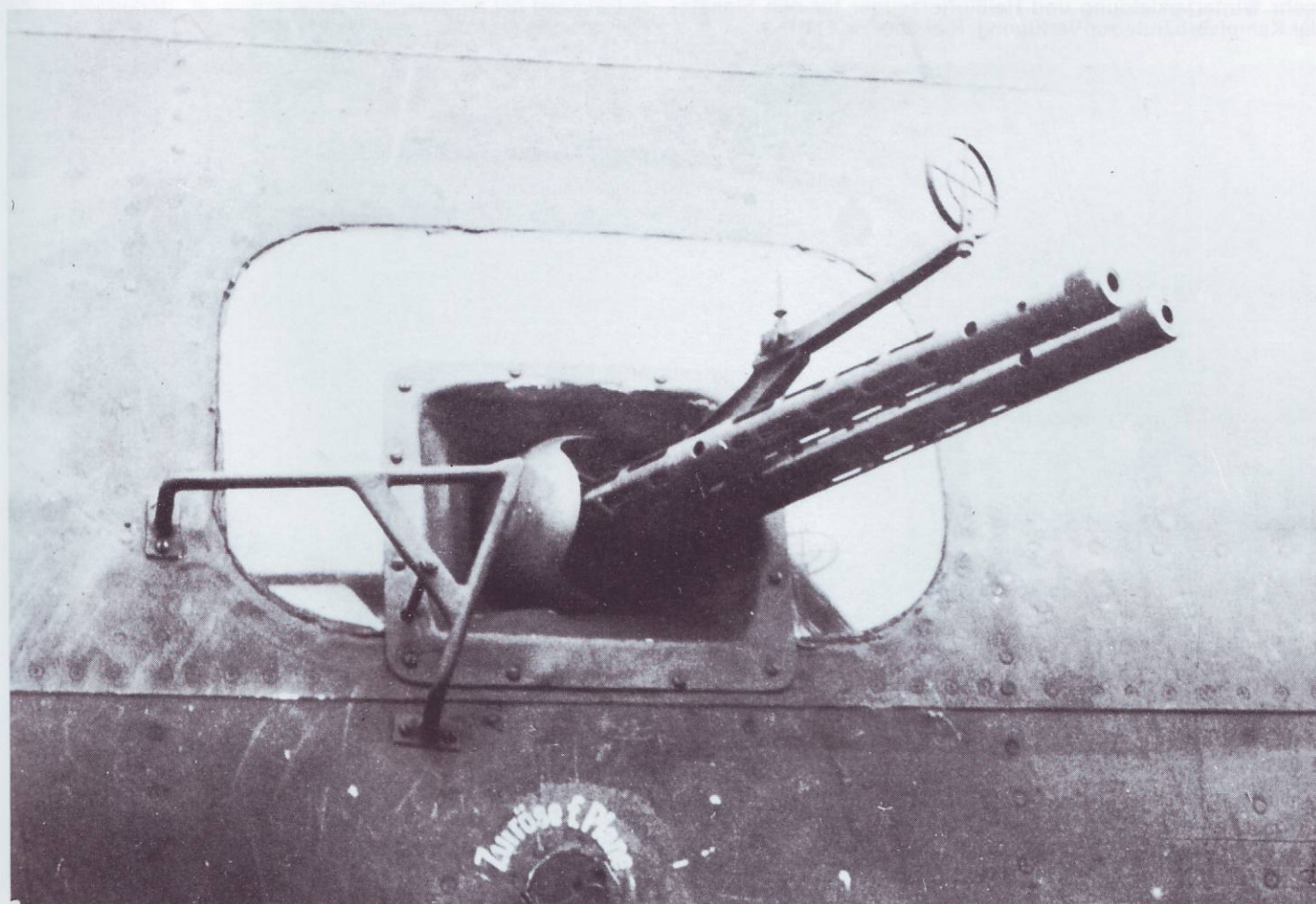
Als Vorläufer der geplanten He 111 H-15 fungierte diese He 111 H-6 mit drei untergehängten BV 246 - Hagelkorn - Gleitbomben.

As predecessor of the planned He 111 H-15 served this He 111 H-6 with three underslung glidebombs type BV 246 "Hailstone".



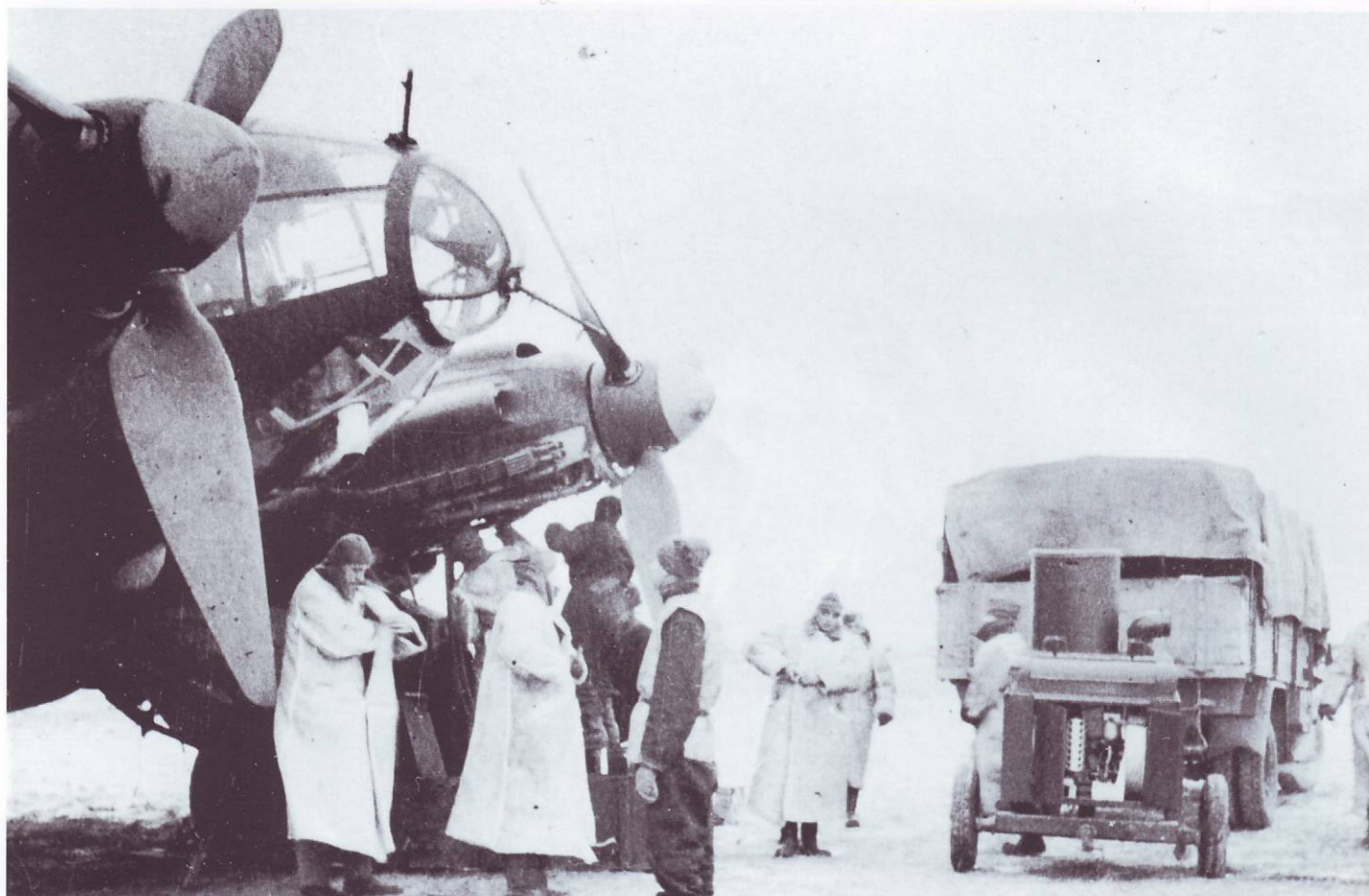
Mit einem zerschossenen B-Stand kehrte diese He 111 H-11 vom Einsatz zurück.

With its dorsal gun position shot to pieces this He 111 He-111 returned from a sortie.



Bei der He 111 H-11 kam erstmals das MG 81 Z als Ersatz des MG 15 zum Einsatz.

At the He 111 H-11 for the first time the MG 81 Z replaced the MG 15.



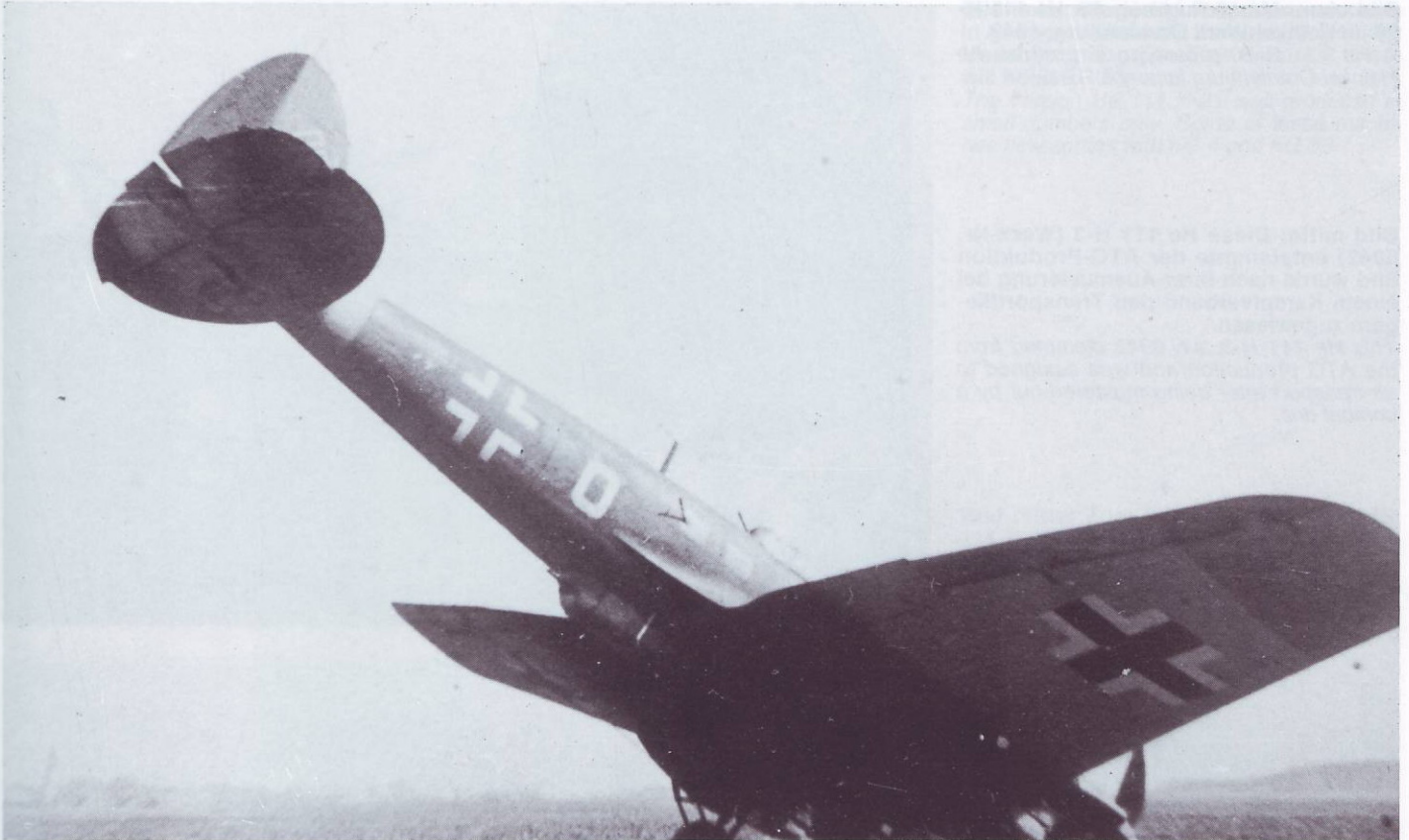
Während des zweiten Winters an der Ostfront standen bereits mehr Winterbekleidung und Heißluftherzeuger für den Einsatz der Kampfverbände zur Verfügung. Hier eine He 111 H-3.

During the second Winter at the East front considerably more Winter clothing and hot air generators were already at disposition of the combat units. Depicted here a He 111 H-3.



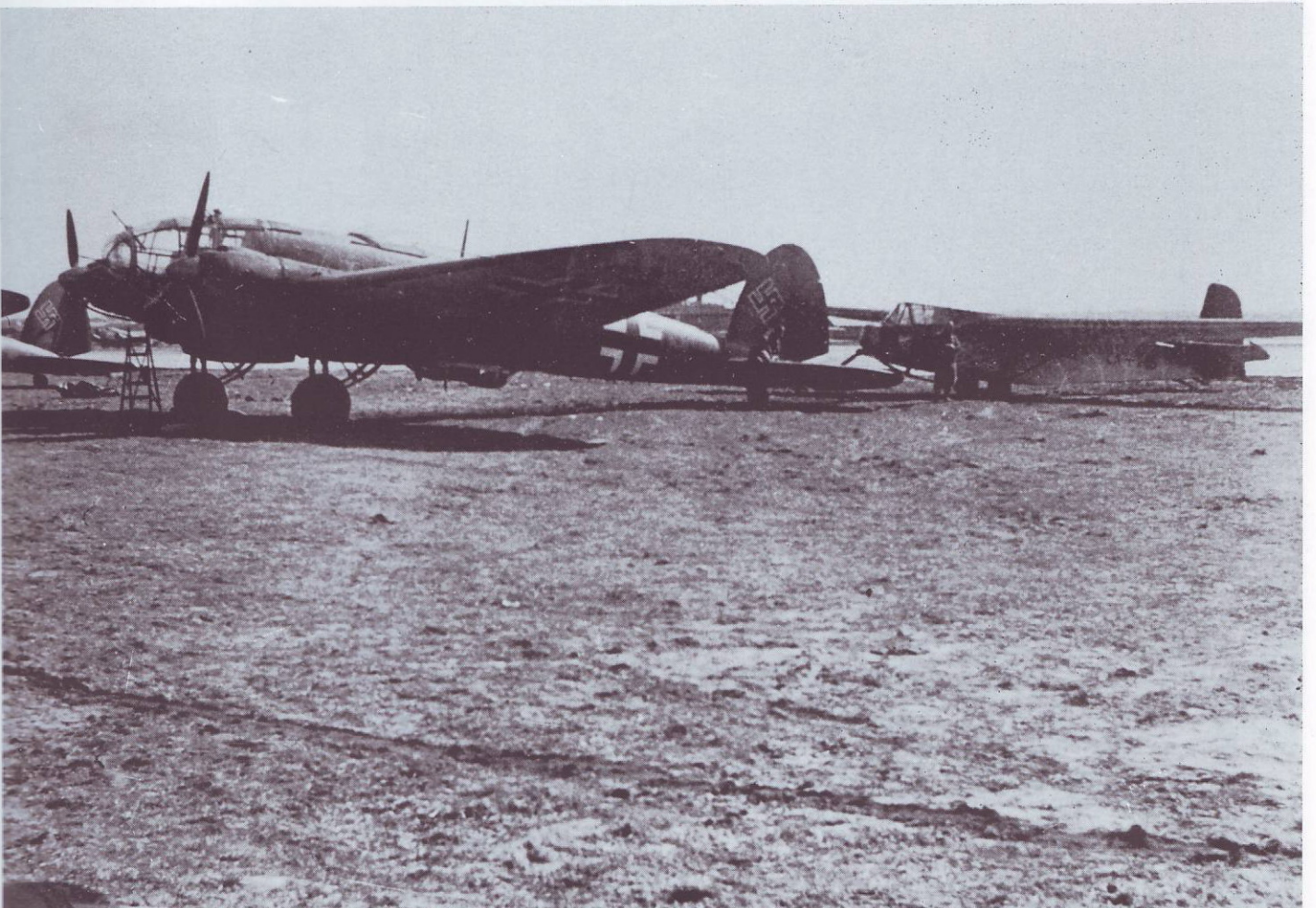
Eine He 111 H-6 der KGr. z. b. V. 1 (später TG 1), Kennung 1Z+HH, im Winter 1943/44 an der Ostfront.

Winter 1943/44 at the East front; a He 111 H-6 of KGr. 1 Special Duty (later designated TG 1), marking 1Z+HH.



Diese zur Seeaufklärungsgruppe 130 (F7+) gehörende Einsatzmaschine ging bei der Landung in den Kopfstand.

This aircraft of Naval Reconnaissance Group 130 (F7+) made a nose over after landing.



Bei der Starrschleppstaffel in Orange/Südfrankreich entstand im Sommer 1943 diese Aufnahme eines Schleppzuges mit einer He 111 H-3.

At the rigid-towing squadron at Orange/South France this picture of a tow with a He 111 H-3 was shot in Summer 1943.

Bild oben: Musterflugzeug der He 111 H-20 im Heinkel-Werk Oranienburg, 1943.
A He 111 H-20 prototype aircraft at the Heinkel Oranienburg factory in 1943.

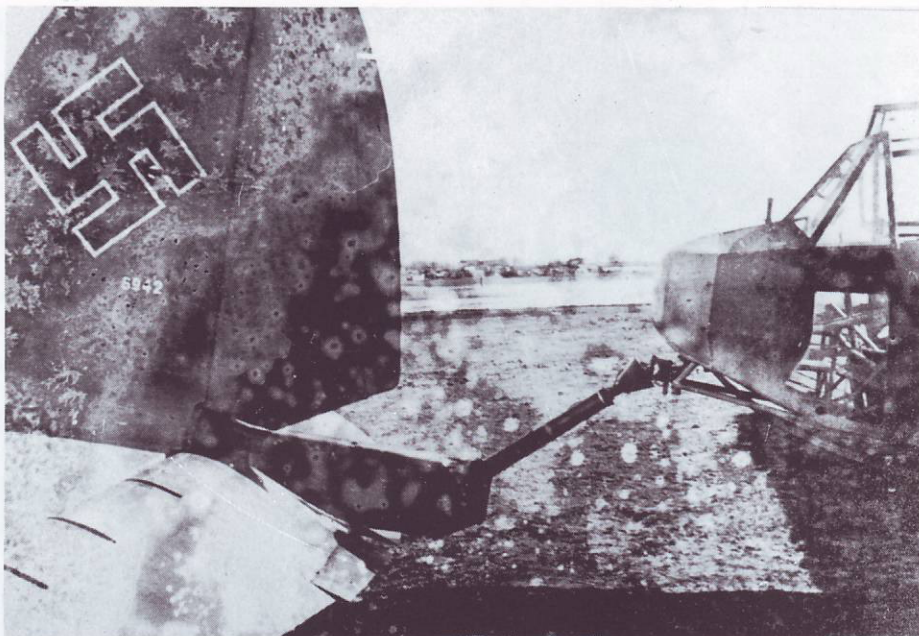


Bild mitte: Diese He 111 H-3 (Werk-Nr. 6942) entstammte der ATG-Produktion und wurde nach ihrer Ausmusterung bei einem Kampfverband den Transportfliegern zugewiesen.

This He 111 H-3, s/n 6942 stemmed from the ATG production and was assigned to air-transport after being mustered-out by a combat unit.

Bild unten: He 111 H-20 über Norditalien, Herbst 1944.
Fall 1944: a He 111 He-20 over North Italy.

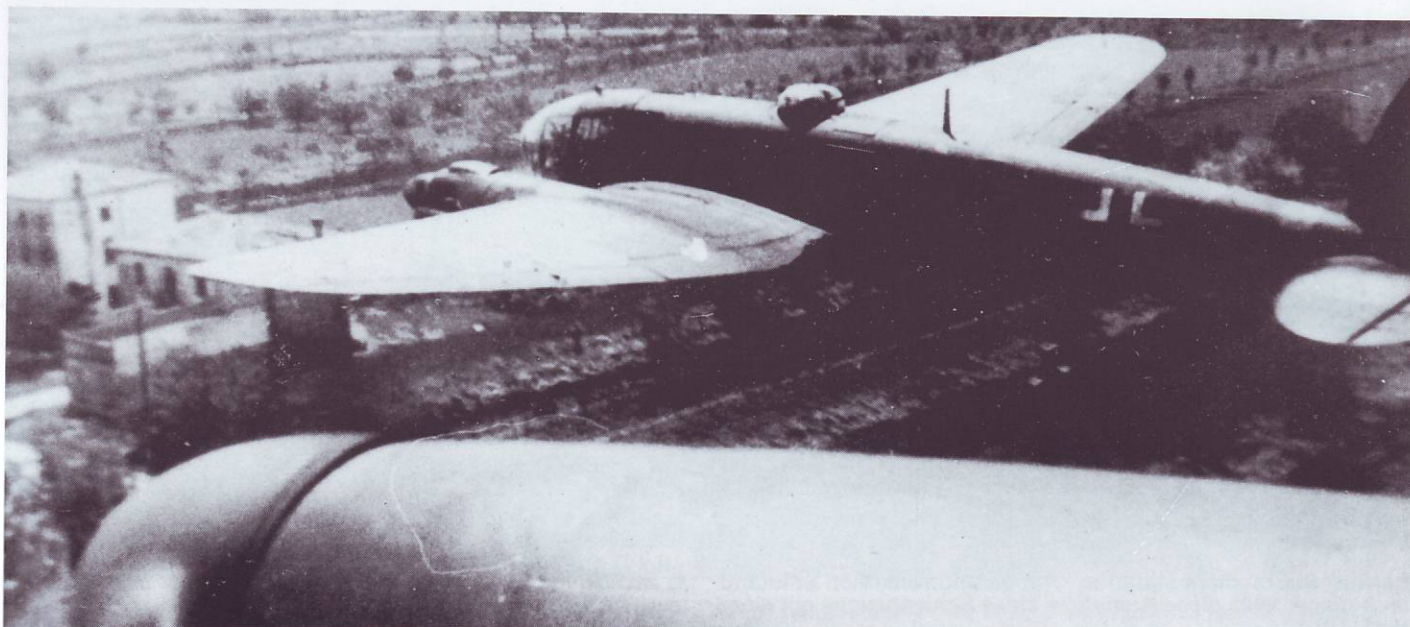
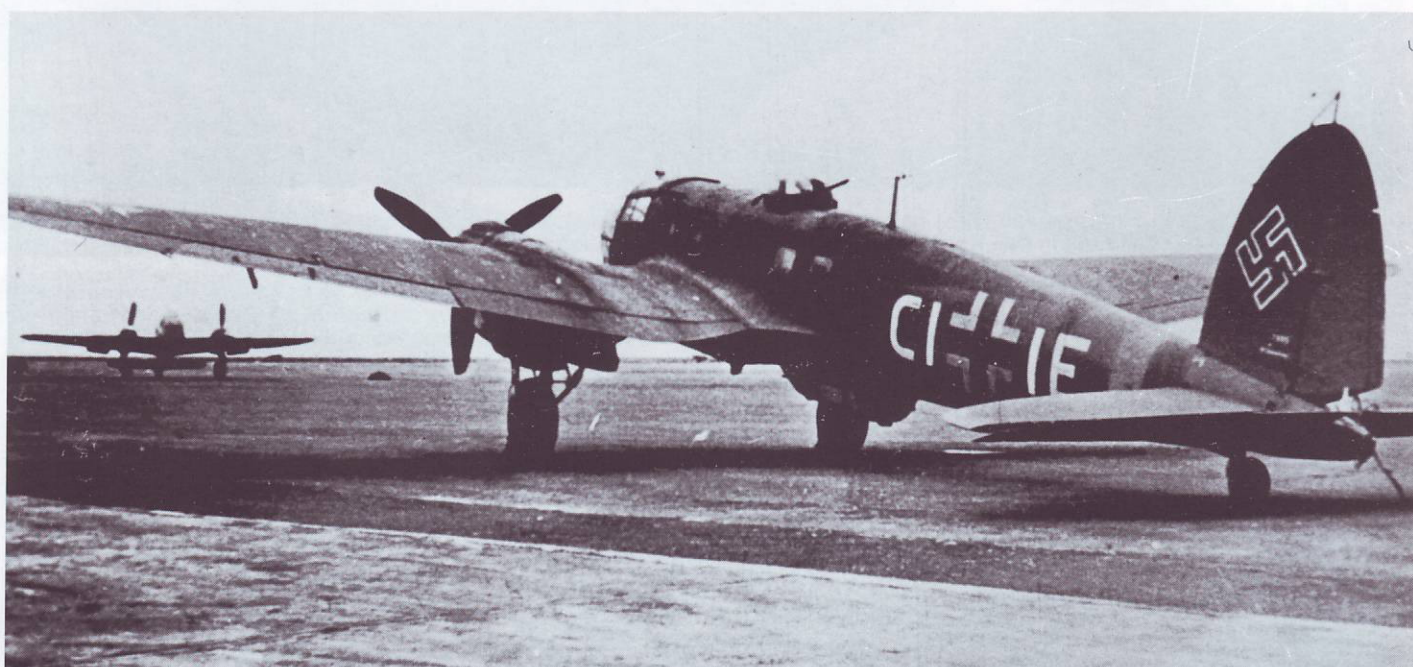




Bild links: Die H 111 H-21 kam nur noch in geringer Stückzahl heraus. Ein Teil der Maschinen flog Einsätze beim KG 4 sowie beim KG 53.
The version He 111 H-21 was produced in small numbers only. Some of these machines flew sorties with KG 4 and KG 53.

Bild mitte: Zum KG 4 gehörte diese He 111 H-16, die 1945 von einem amerikanischen Offizier begutachtet wurde.
This He 111 H-16, inspected by an American officer in 1945, belonged to KG 4.

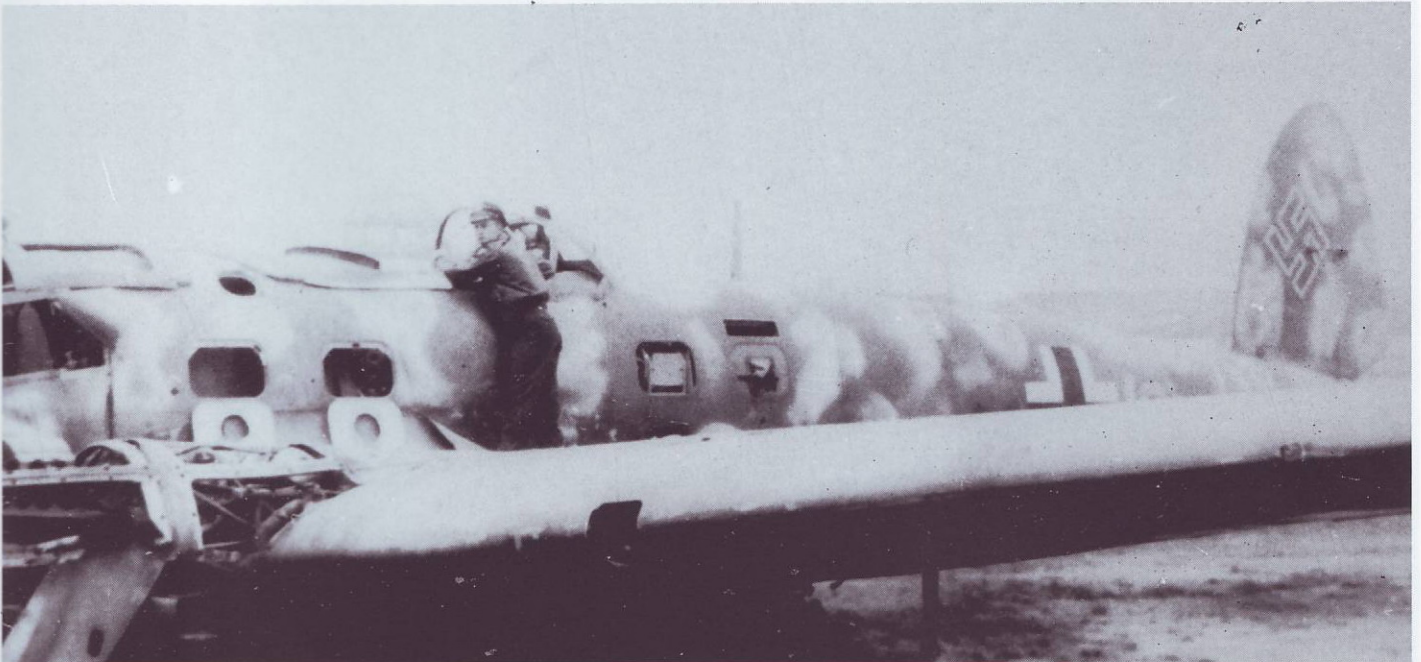
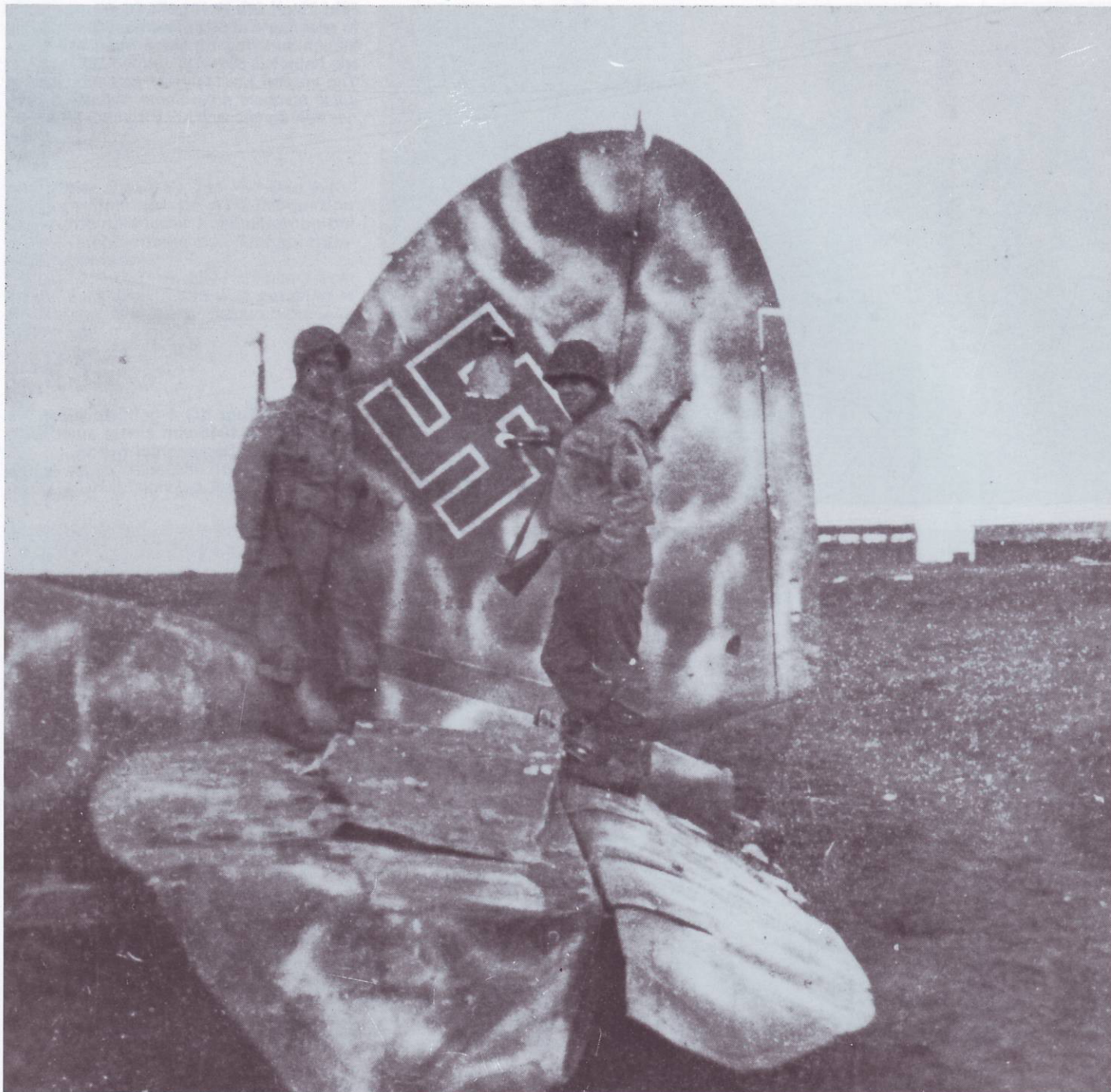


Bild rechts: Eine bei einer Transportgruppe im Osten eingesetzte He 111 H-20, Winter 1944/45.
Winter 1944/45: a He 111 H-20 operating with a Transport Group in the East.





Erbeutet wurde diese He 111 H-20 in Mitteldeutschland, Anfang 1945.

This He 111 H-20 was captured in Central Germany at the beginning of 1945.

Impressum

Herausgeber:

FLUGZEUG Publikations GmbH
Thomas-Mann-Straße 3, 89257 Illertissen
Postfach 30 55, 89253 Illertissen

Verantwortlich für Inhalt
und Fotomaterial:

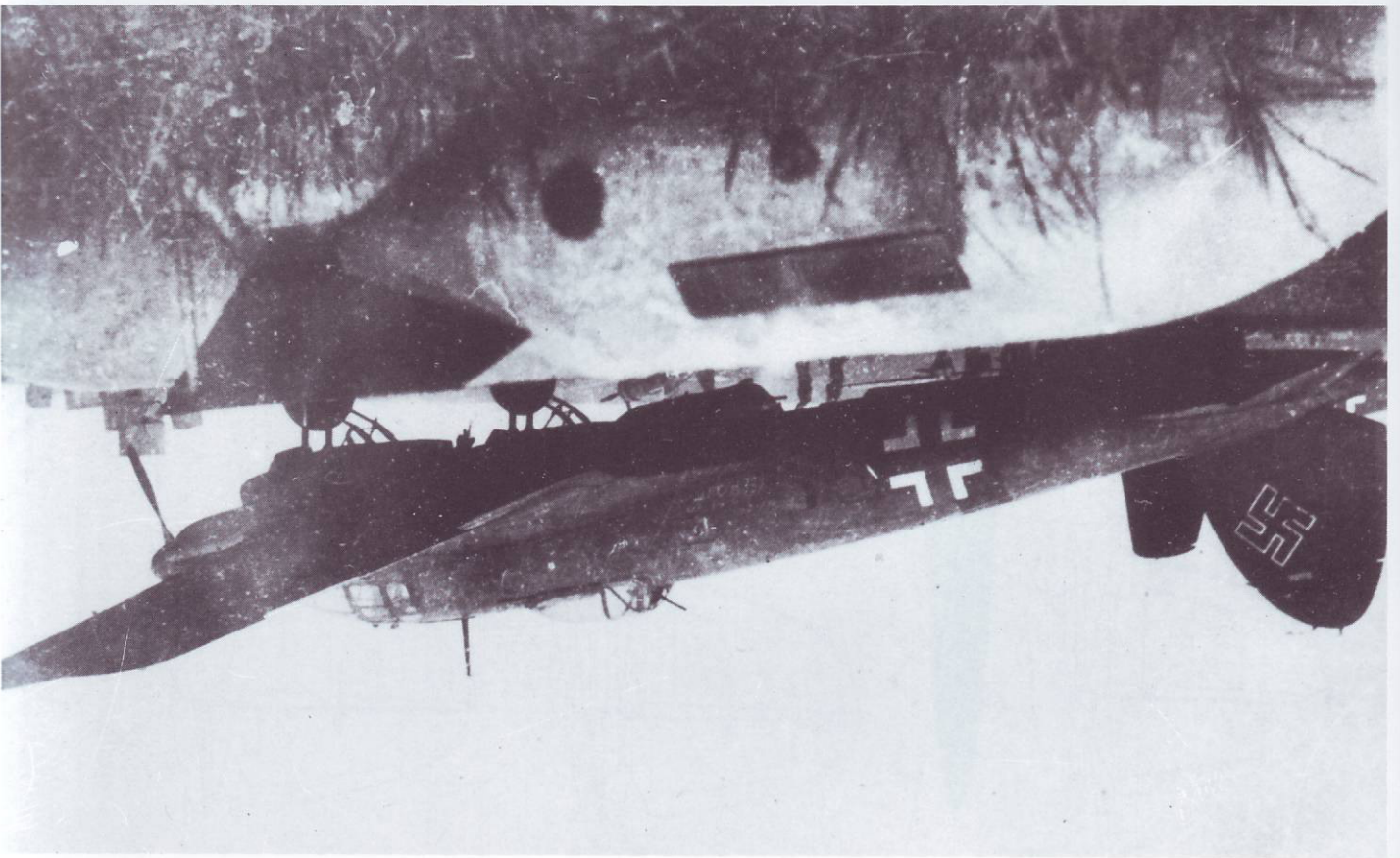
Manfred Griehl
Postfach 19 62, 55009 Mainz

Grafiken:

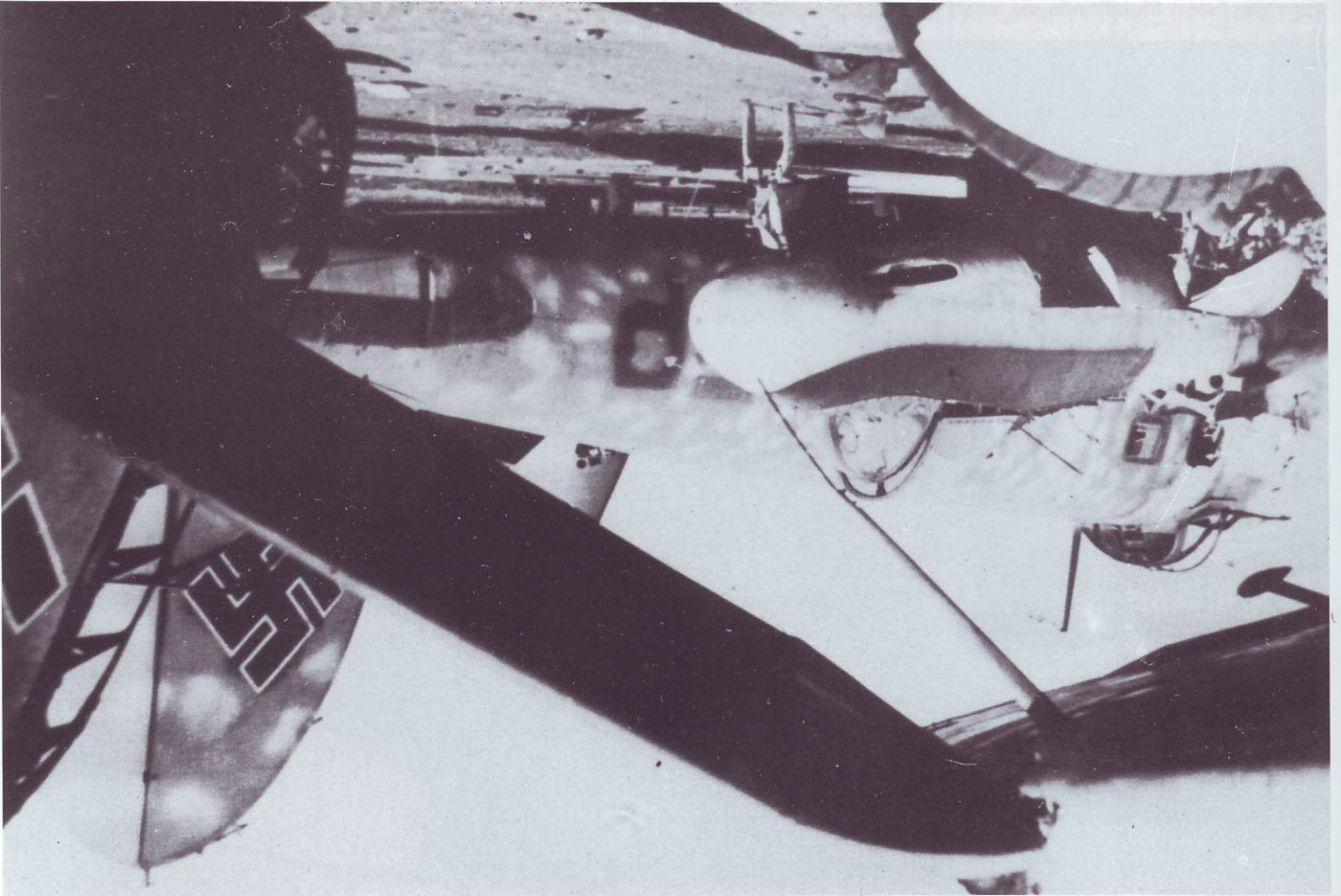
Hawk

Satz und Druck:

Tussa-Druck GmbH



Im Lauf der He 111 H-Entwicklung wurde nicht nur die Abwehrbewaffnung ständig verstärkt, auch die Passivbewaffnung (im Bereich des B-Standes) wurde verbessert.
In the course of the He 111 H development not only the defense armament was constantly reinforced, but also the passive armament around the dorsal gun position was improved.



Der gegen Beschuß von hinten gut gepanzerte B-Stand einer He 111 H-16 der Gruppe Uhl in Eggebeck, Mai 1945.

May 1945 at Eggebeck: a He 111 H-16 of Group Uhl; note the dorsal gun position, well-armored against attacks from the rear.

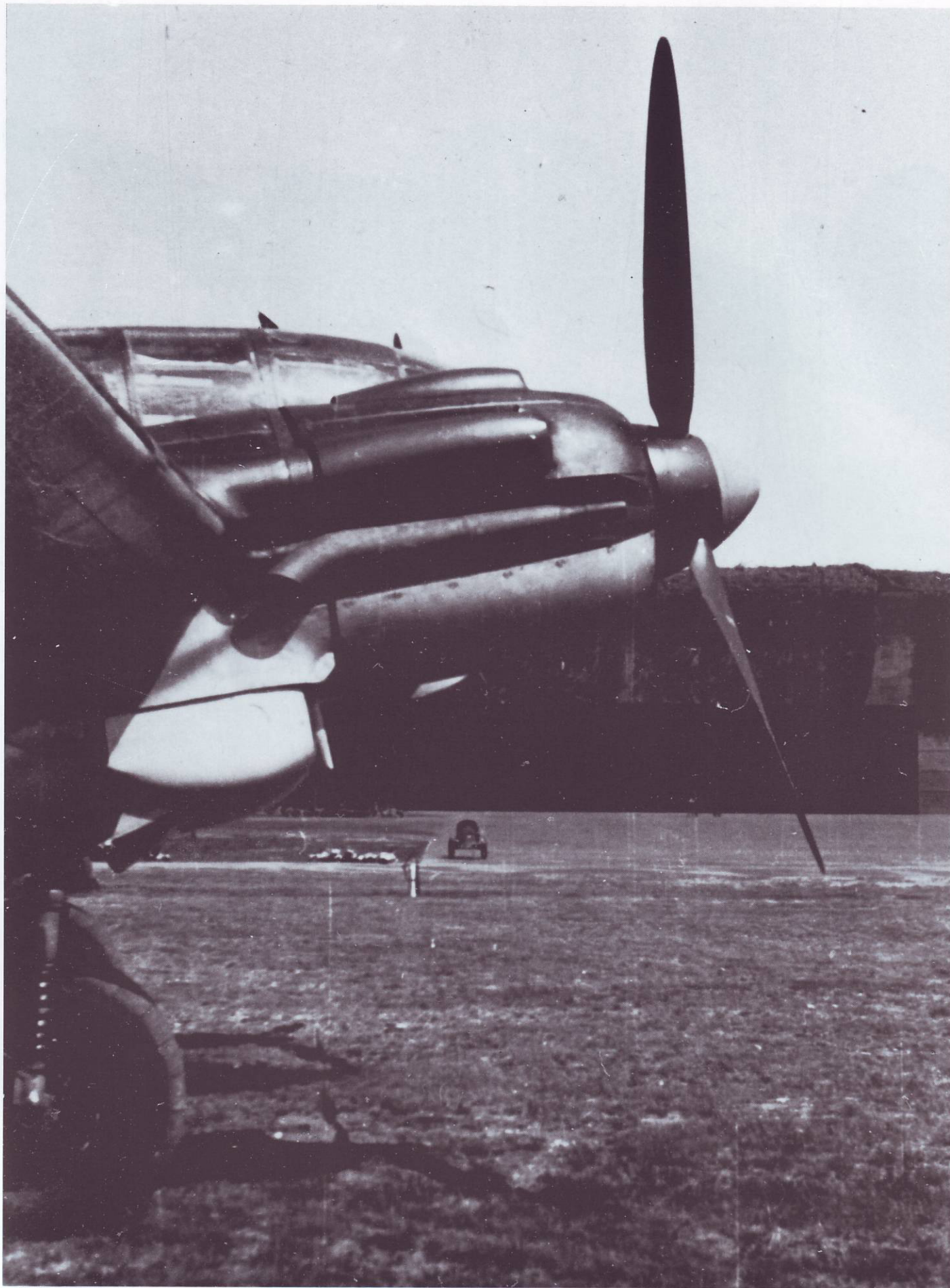


Bild oben: He 111 des KG 27 vor dem Einsatz.

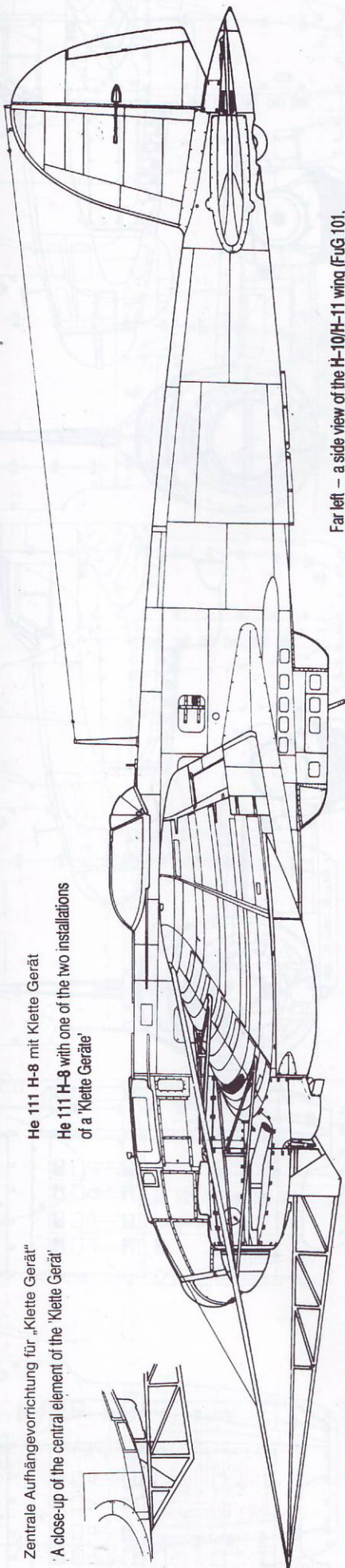
He 111 of KG 27 before operations.

Bild Seite 3: He 111 H-11 beim Verlegungsflug über dem südlichen Deutschland.

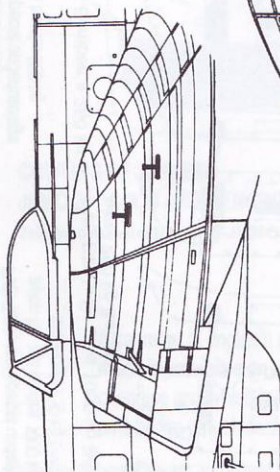
He 111 H-11 during transfer flight over South Germany.

Zentrale Aufhängevorrichtung für „Klette Gerät“
A close-up of the central element of the 'Klette Gerät'

He 111 H-8 mit Klette Gerät
He 111 H-8 with one of the two installations
of a 'Klette Gerät'

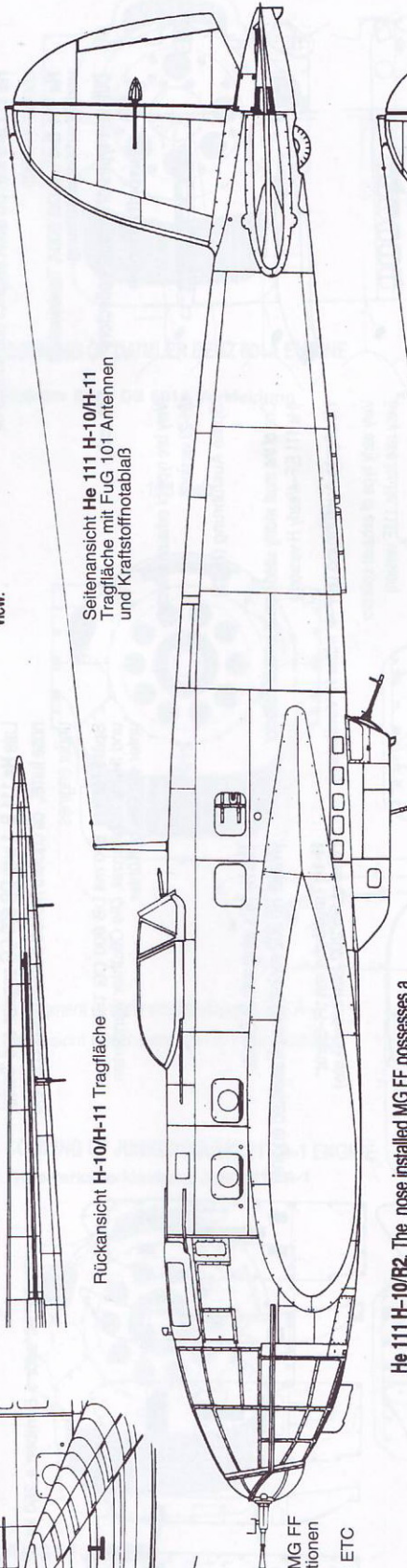


Far left - a side view of the H-10/H-11 wing (FuG 101,
pipe of emergency dump fuel), at the left - the rear
view.



Rückansicht H-10/H-11 Tragfläche

Seitenansicht He 111 H-10/H-11
Tragfläche mit FuG 101 Antennen
und Kraftstoffnotablaß



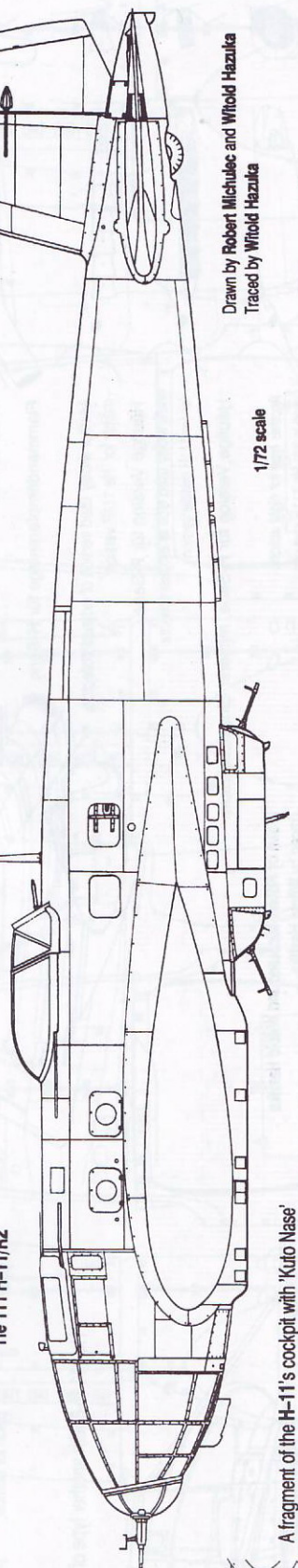
He 111 H-10/R2 mit Bugbewaffnung MG FF
mit Flammendämpfer für Nachtoperationen
Vorderansicht H-11 mit PVC Bomben ETC



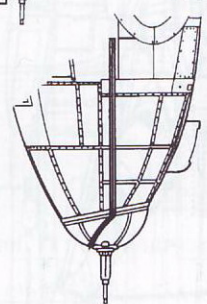
A frontal view of the H-11's
special PVC bomb rack 'table top'

He 111 H-10/R2. The nose installed MG FF possesses a
flame damper used in the night bomber versions

He 111 H-11/R2



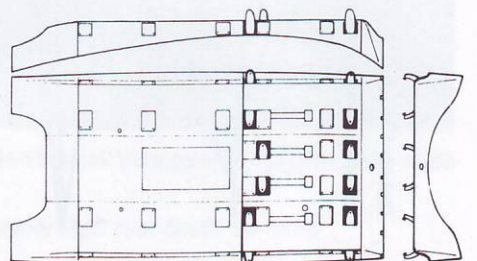
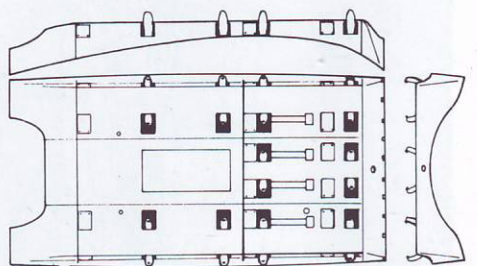
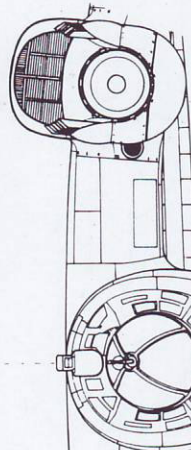
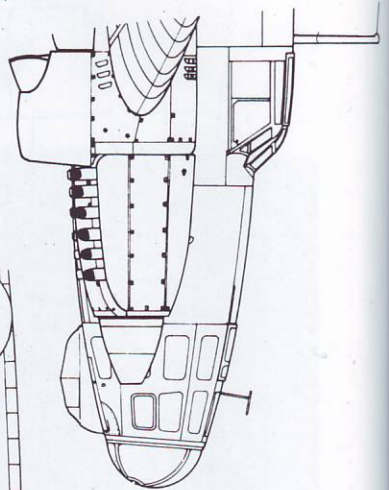
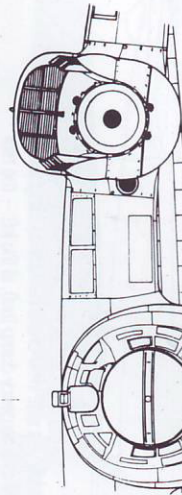
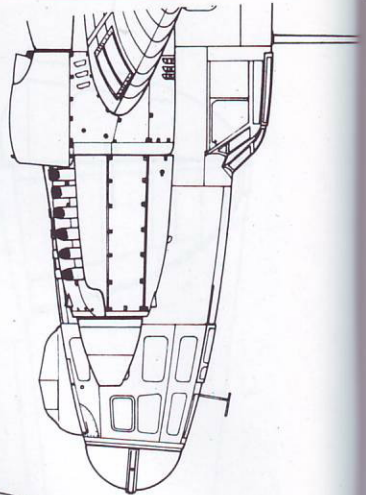
A fragment of the H-11's cockpit with 'Kuto Nase'
installation used in night bomber versions of this model



„Kuto Nase“ für Nachtoperatoren

Drawn by Robert Michulec and Witold Hazuka
Traced by Witold Hazuka

1/72 scale



He 111 B-0 with DB 600A engines and surface oil coolers in wings

He 111 B-0 mit DB 600A Triebwerken und Oberflächenkühlung

Late He 111 B-1 with DB 600 CG engines and 'Ikaria' nose turret, oil coolers moved beneath glycol coolers under engines

Späte He 111 B-0 mit DB 600 CG Triebwerken und 'Ikaria Bugkanzel. Die Ölkühler wanderten unter die Glycol Kühler

PVC ETC's für 5 Bomben a 250 kg

PVC ETC's für zwei 1000 kg Bomben und einer 250 kg Bombe

Different types of exhaust collectors

Auspuffvarianten

1/48 scale

Very late type of exhaust collector (H-23 version)

Späte Ausführung (H-23)

One of the most widely used type of exhaust collector (He 111 E/F-4/early H versions)

Häufigste Ausführung (E/F-4/ frühe H-Versionen)

Very early type of exhaust collector (very rare for He 111 E version)

Sehr frühe Ausführung (E-Version)

Night version of exhaust collector for late He 111 H

Flammendämpferranlage für H-Serie

Another widely used version of exhaust collector mainly for He 111 P version

Häufige Version für P-Serie

Next widely used type of exhaust collector for He 111 H middle versions

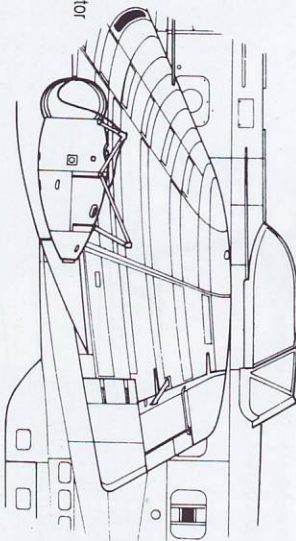
Häufige Version für H-Serie, mittlerer Einsatzzeitraum

Another type for night actions used in late He 111 H versions

Flammendämpferranlage für späte H-Serie

The H-16's wing with R-Geräte (Walter Rb 202 rocket take-off assisted engine)

H-16 Tragfläche mit 'R-Gerät' (Walter Rb 202 Starthilfsrakete)



He 111 H-8 with another type of 'Kette Geräte' installation

ETC 2000 underfuselage pylon

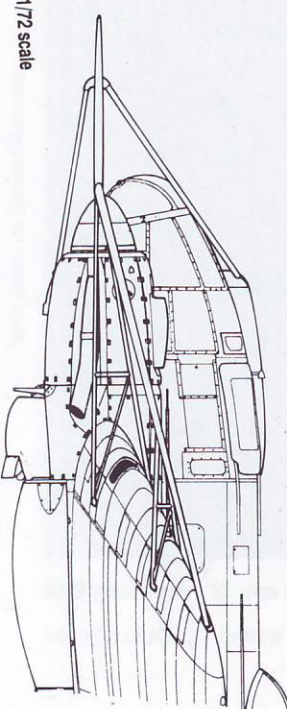
PVC 1006B underfuselage pylon for bombs

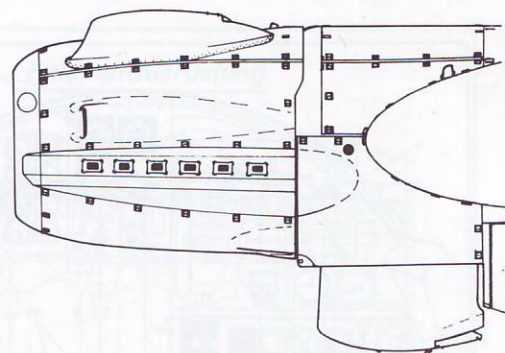
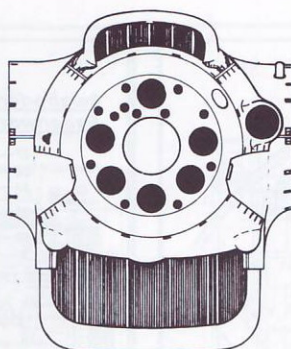
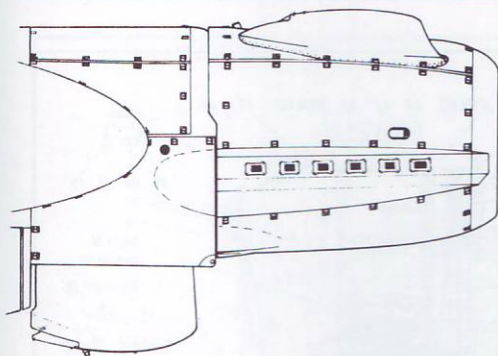
PVC 1006B underfuselage pylon for torpedoes

PVC 1006L underfuselage pylon

Drawn by Robert Michulec and Wlodek Hazuka
Traced by Wlodek Hazuka

1/72 scale

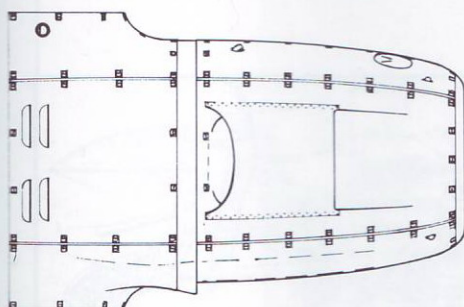
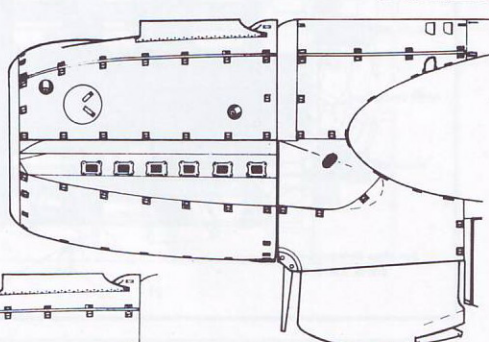
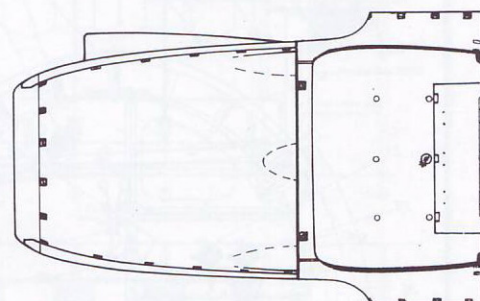
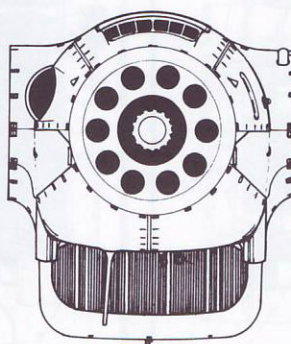
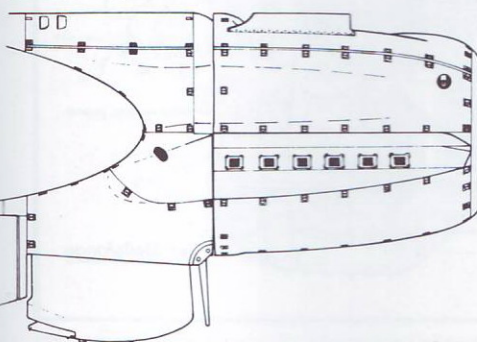
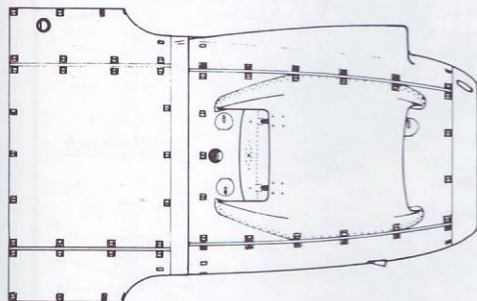




COWLING OF DAIMLER BENZ 601A ENGINE

Daimler Benz DB 601A Verkleidung

1/48 scale

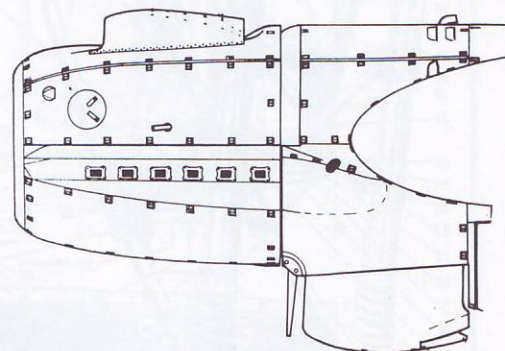
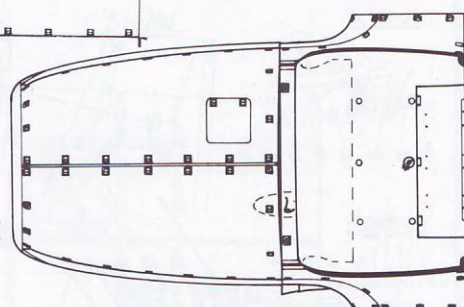
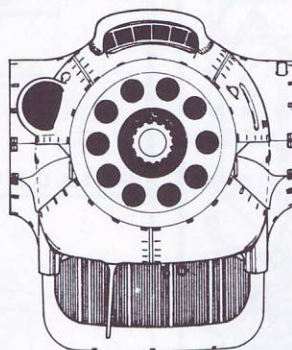
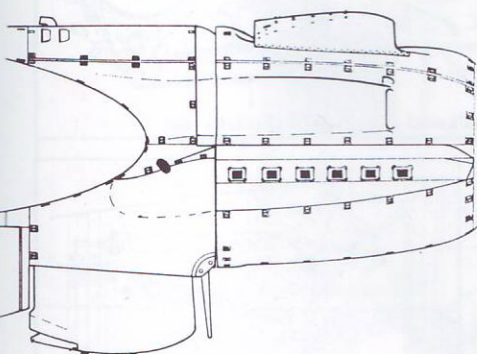


A fragment of early model of Jumo 211 A-1

Teilansicht frühe Jumo 211A-1 Verkleidung

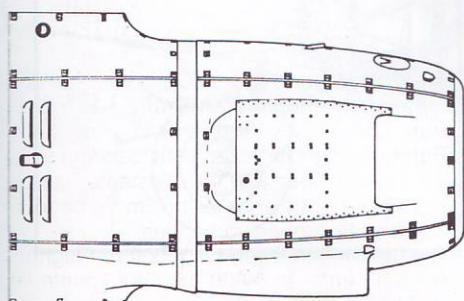
COWLING OF JUNKERS JUMO 211 A-1 ENGINE

Triebwerksverkleidung Jumo 211 A-1

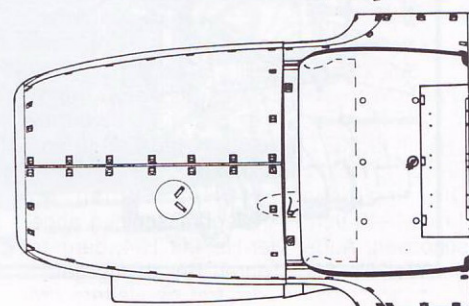
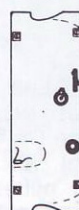


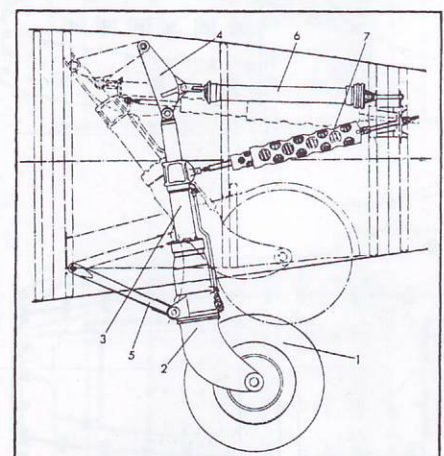
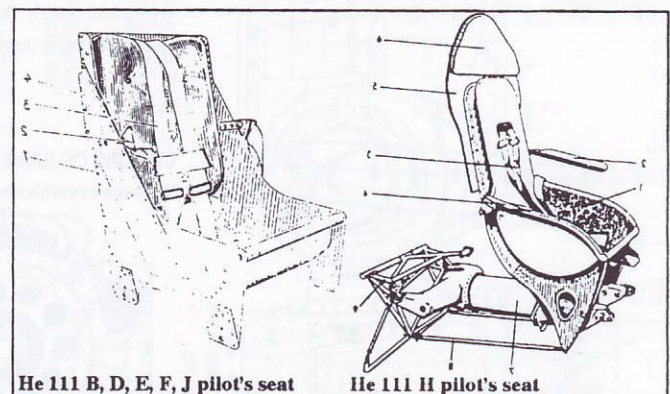
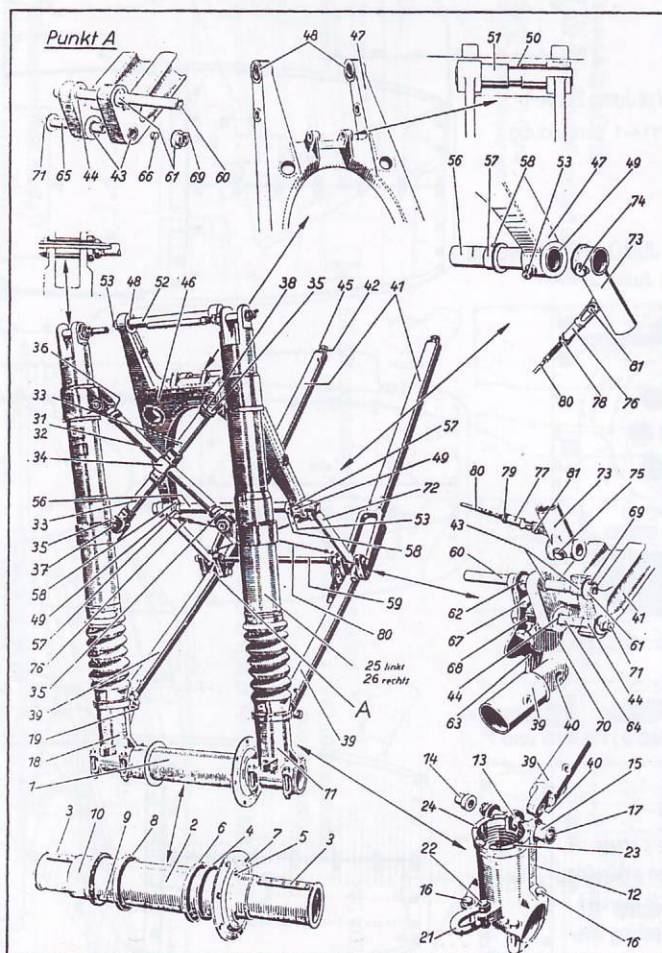
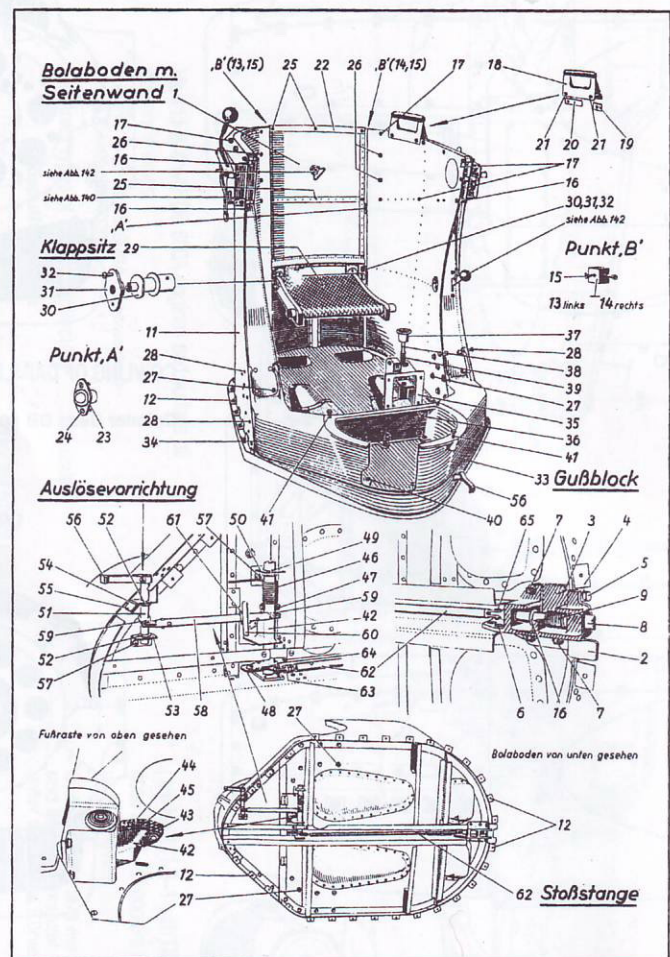
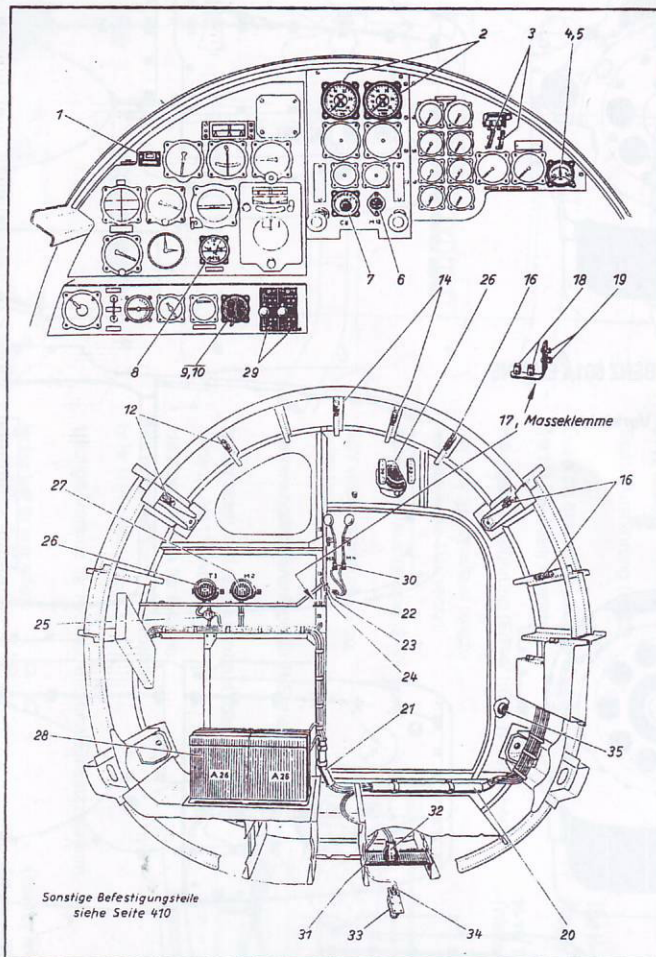
COWLING OF JUNKERS JUMO 211 A-3, D AND F ENGINE

Triebwerksverkleidung JUMO 211 A-3/ D und F

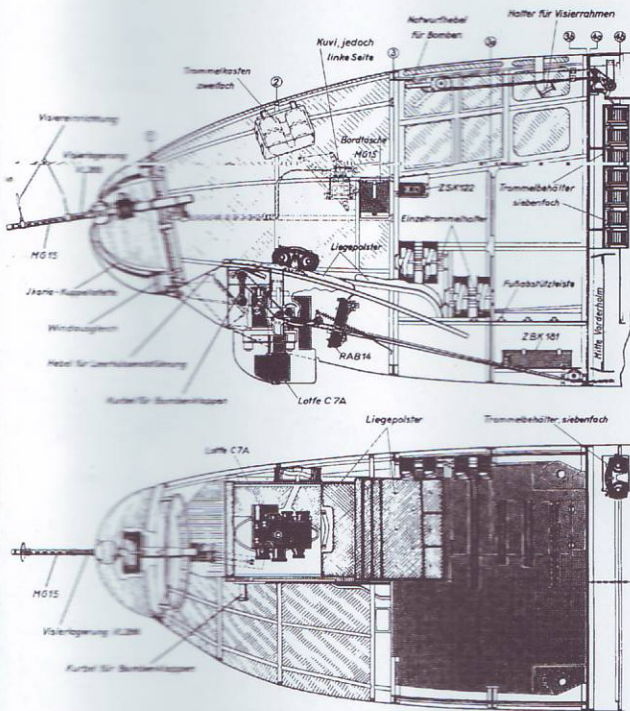


A fragment of engine's cover
which is not visible on a drawing
of engine and which is marked
on it by the use of dashed line



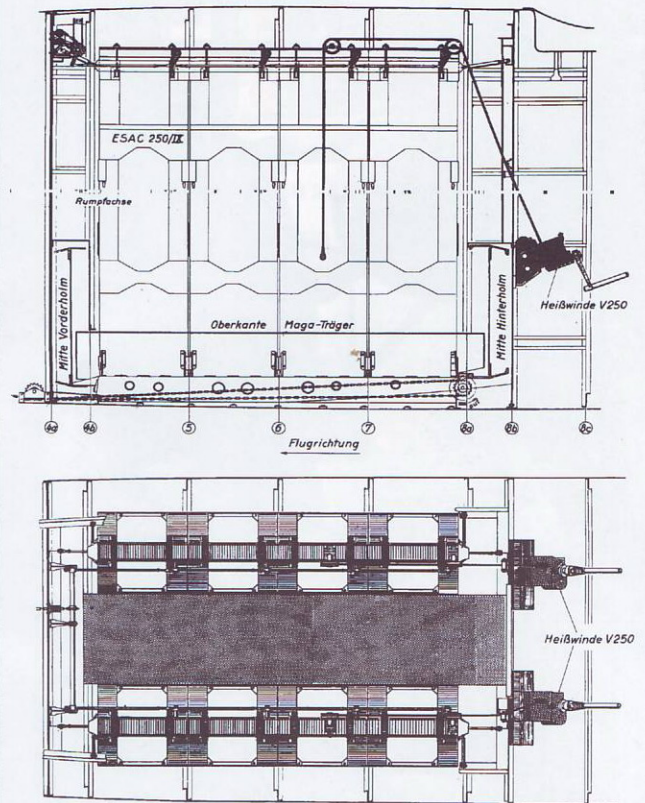


A-Stand

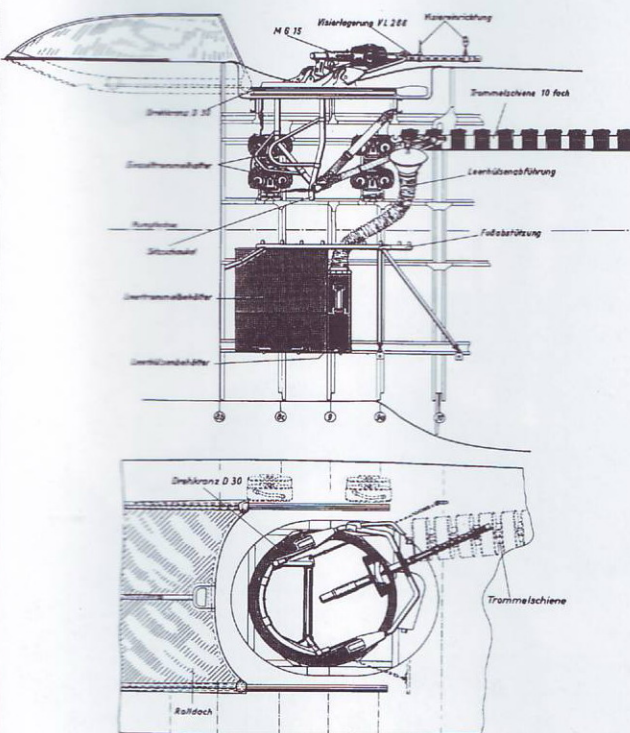


Waffenausrüstung in der Kanzel

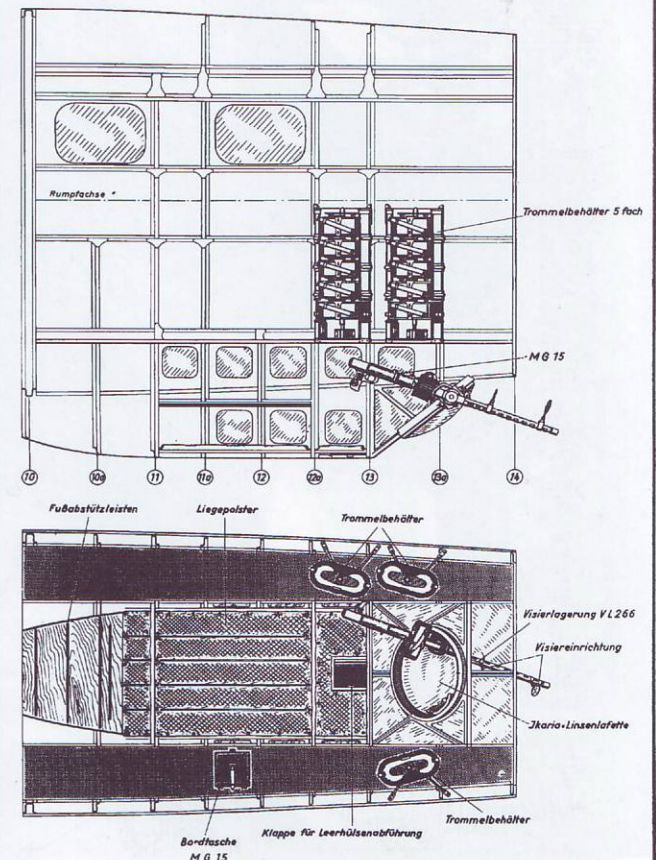
Bombenausrüstung

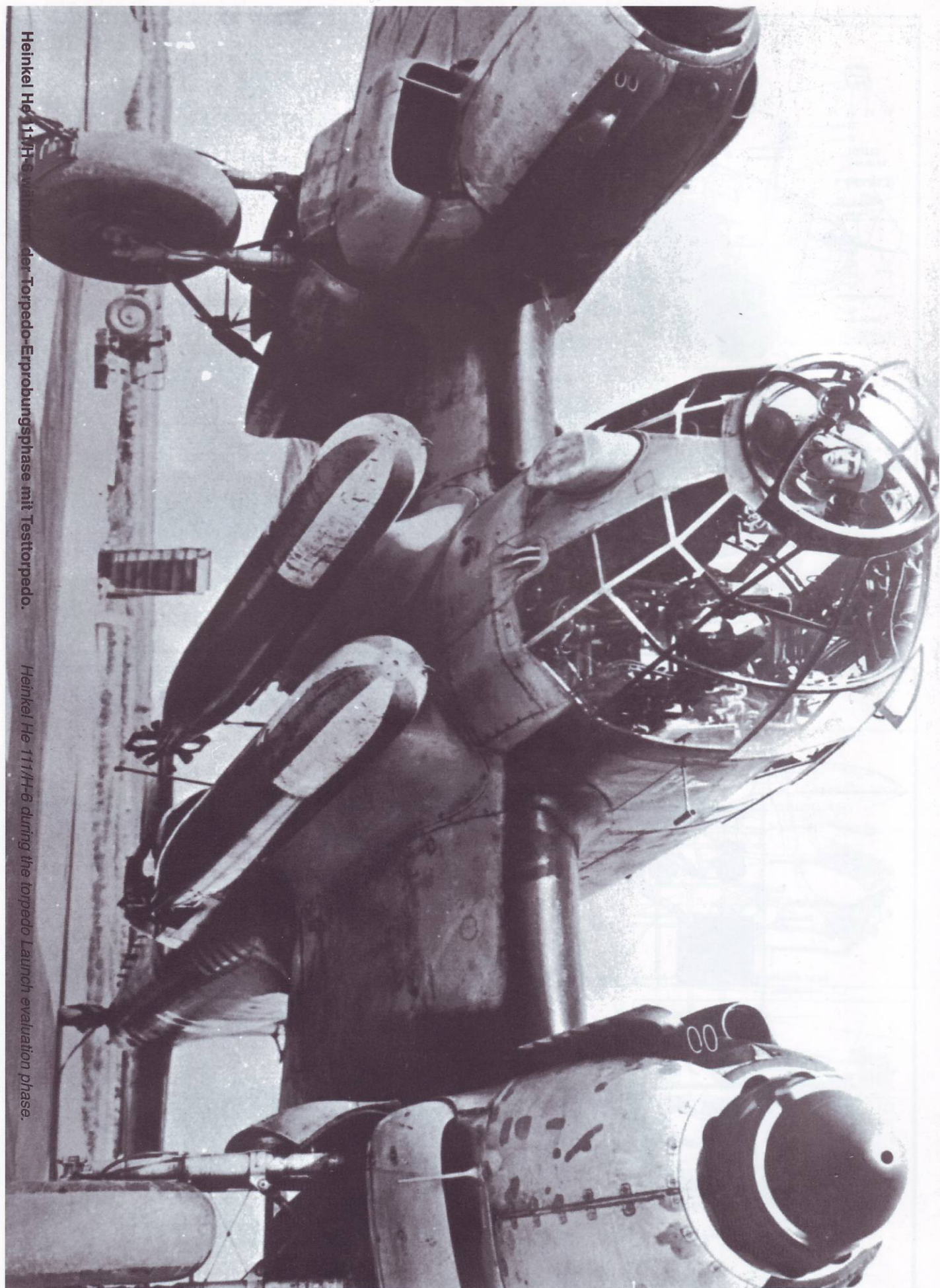


B-Stand



C Stand



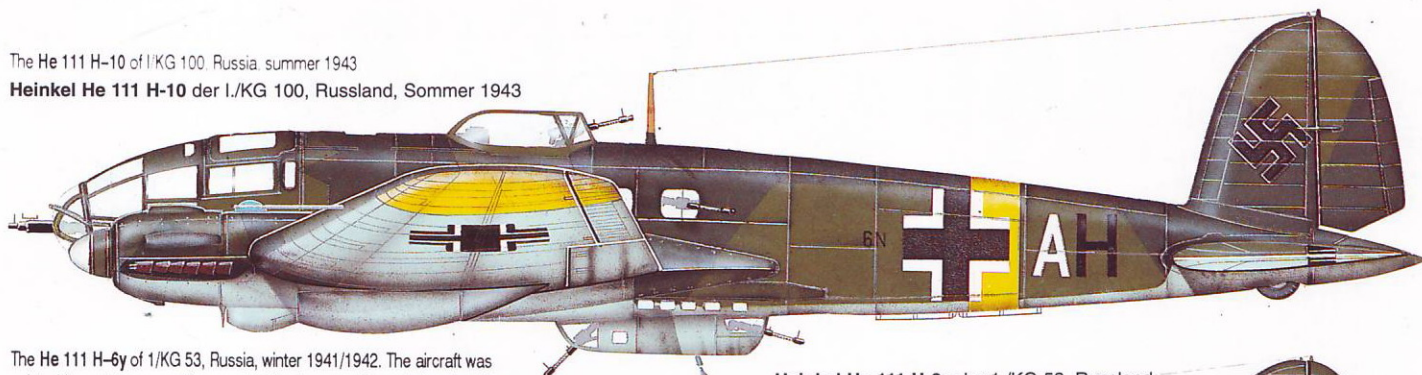


Heinkel He 111/H-6 während der Torpedo-Erprobungsphase mit Testtorpedo.

Heinkel He 111/H-6 during the torpedo Launch evaluation phase.

The He 111 H-10 of I/KG 100, Russia, summer 1943

Heinkel He 111 H-10 der I./KG 100, Russland, Sommer 1943



The He 111 H-6y of I/KG 53, Russia, winter 1941/1942. The aircraft was painted in a winter camouflage and at the lower surface of the wings it carried a dark green „A“ letter.

Heinkel He 111 H-6y der I./KG 53, Russland, Winter 1941/42.

Das Flugzeug trug einen Winteranstrich. Die Buchstaben „A“ unter den Tragflächen waren in Dunkelgrün.



Heinkel He 111 H-4 oder H-5 des KG 54, Russland, Sommer 1941. Die ursprüngliche Kennung wurde mit RLM 01 Grau übermalt. Ebenso die Rumpfoberseite mit den Geschwaderstreifen, die nur im KG 54 (gelb, weiß, rot) verwendet wurden.

The He 111 H-4 or H-5 of KG 54, Russia, summer 1941. The first aircraft code was overpainted with RLM 02, the same colour was at the top of the fuselage, where the part of white strip was overpainted too. This sort of strip (yellow, white, red) were used only in this regiment (Geschwader) in 1940 and 1941. There was another version of this markings; two thinner white strips painted up to 2/3 height of the fuselage, in the same place and in the same way as it was done in the case of this He 111 B3+B.



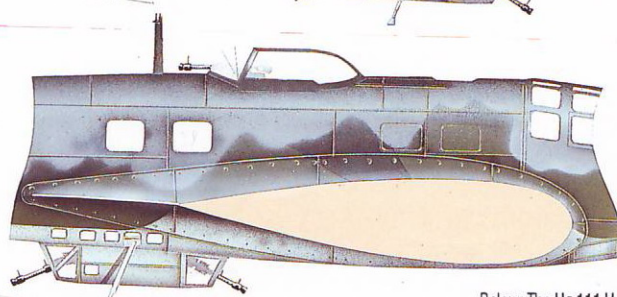
Heinkel He 111 H-4 der III./KG 26, noch mit Kennung der I./KG 28 (ex KGr 126), später Sommer 1942. Die dritte Tarnfarbe auf dem Rumpf ist RLM 77 Hellgrau. Auch auf den Tragflächen waren große Felder mit RLM 77 aufgetragen.

The He 111 H-4 of III./KG 26 still carrying a code of I./KG 28 (ex KGr 126), Russia, late summer 1942. The third camouflage colour at the upper surfaces of a fuselage is RLM 77, a light gray. The large spots of this colour were at the upper surfaces of wings too.



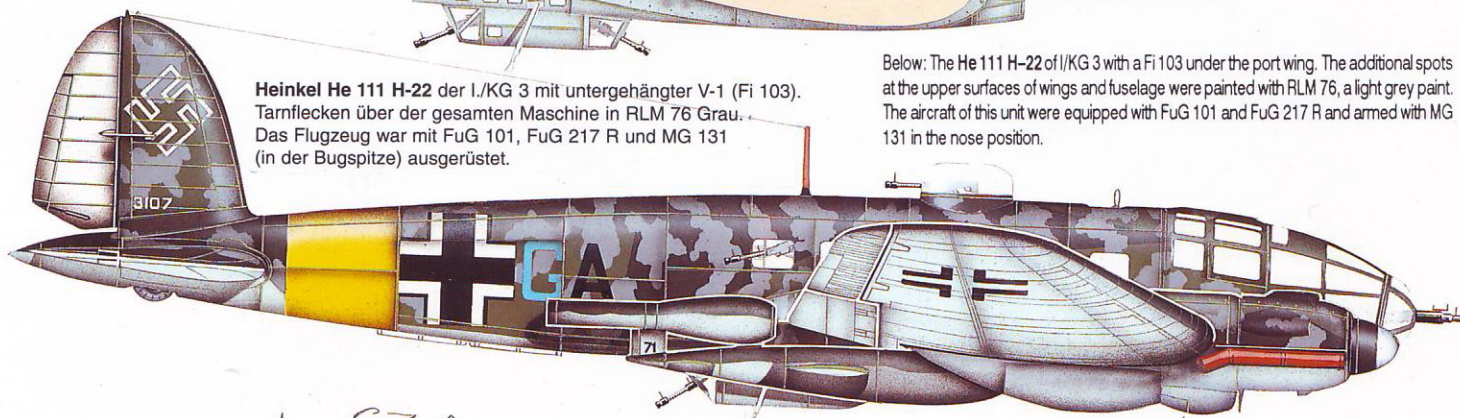
A middle part of the 1T+HK fuselage which isn't seen at the previous profile.

Mittelteil der 1T+HK



Heinkel He 111 H-22 der I./KG 3 mit untergehängter V-1 (Fi 103). Tarnflecken über der gesamten Maschine in RLM 76 Grau. Das Flugzeug war mit FuG 101, FuG 217 R und MG 131 (in der Bugspitze) ausgerüstet.

Below: The He 111 H-22 of I/KG 3 with a Fi 103 under the port wing. The additional spots at the upper surfaces of wings and fuselage were painted with RLM 76, a light grey paint. The aircraft of this unit were equipped with FuG 101 and FuG 217 R and armed with MG 131 in the nose position.



1. SZ
11. 1994.

Paint: Sławomir Zajęczkowski